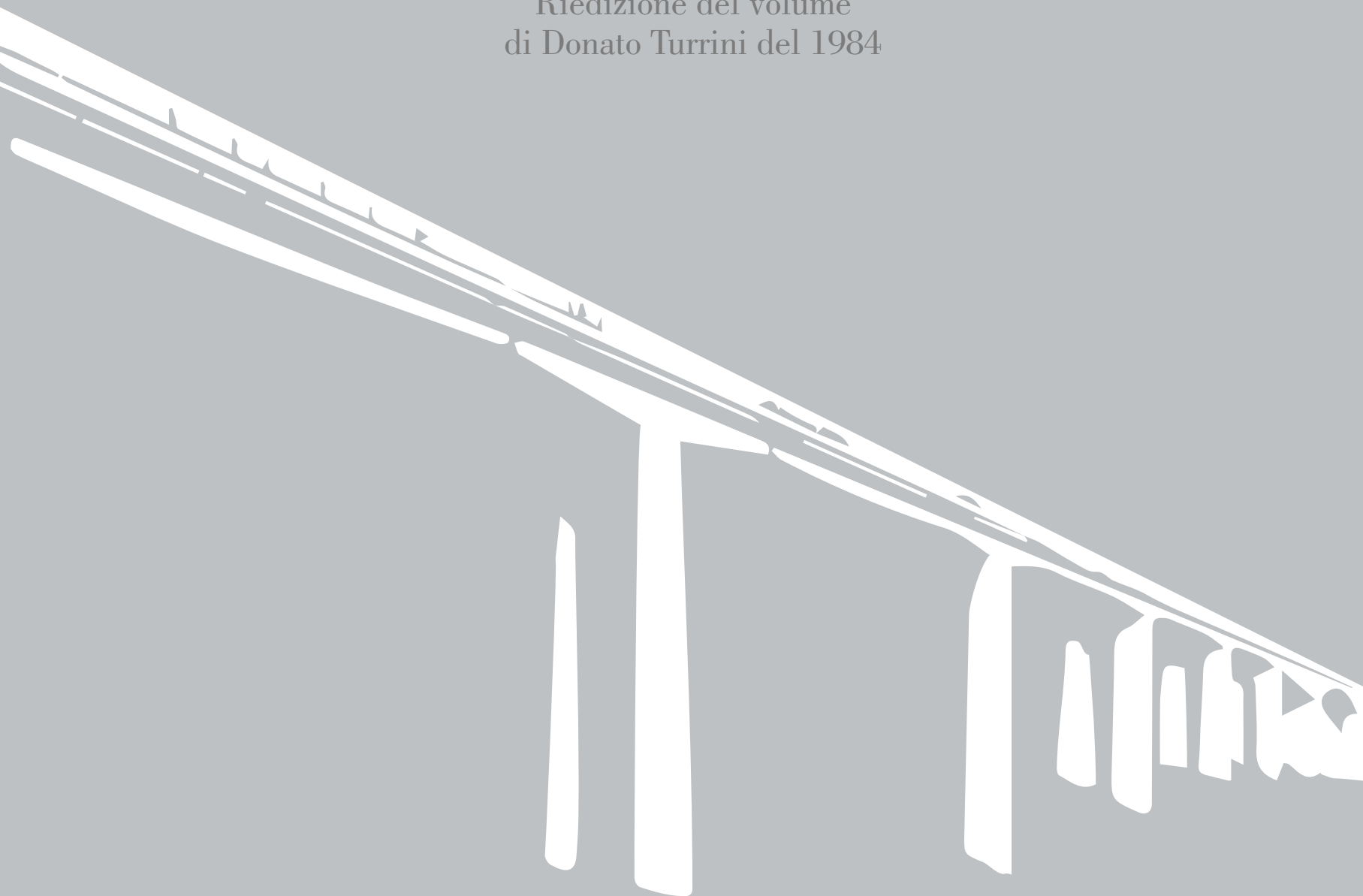


L'Autostrada del Brennero nella sua storia

Riedizione del volume
di Donato Turrini del 1984



L'Autostrada del Brennero nella sua storia

Riedizione del volume
di Donato Turrini del 1984



Coordinamento editoriale

Maria Liana Dinacci / IDESIA - www.idesia.it

Nota generale

La presente pubblicazione da p. 27 a p. 167 riporta integralmente i contenuti testuali e fotografici originali del volume “L'Autostrada del Brennero nella sua storia” di Donato Turrini, edito nel 1984 dalla Casa Editrice I.C.A. di Trento per Autostrada del Brennero SpA

Progetto grafico

Giorgia Codato

© 2019 Autostrada del Brennero SpA / Brennerautobahn AG
www.autobrennero.it - Via Berlino, 10 - Trento

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione scritta del proprietario dei diritti e dell'Editore.

Indice

Presentazione	5
----------------------	----------

Introduzione	8
---------------------	----------

L'Autostrada del Brennero nella sua storia	24
---	-----------

Presentazione	27
Premessa	29
Il valico del Brennero	30
Verso l'idea di un'autostrada	33
Costituzione Comitato Piani - Vie di Comunicazione	38
La costituzione della Società	41
Il nuovo piano di costruzioni autostradali	44
Il progetto di massima	49
La variante via Giovo-Merano	51
Dal sentiero all'autostrada	55
La variante Verona-Bologna	60
Perché l'autostrada non fu costruita da l'IRI	62
Le concessioni per i tronchi Brennero-Verona e Verona-Autostrada del Sole	64
Finanziamenti	67
Prospettive economiche dell'autostrada	70
I primi lavori e organizzazione uffici	87
Espropri	90
Gli appalti dei lavori dal Brennero a Modena	92
Tronco Bolzano Sud-Trento - I lavori e apertura al traffico	104
Andamento generale dei lavori e apertura al traffico dei vari tronchi	112
Stazioni, opere complementari, impianti e servizi	129
Gli ultimi lavori e l'apertura del tronco Chiusa-Bolzano	138
L'autostrada è una realtà	160
Operai deceduti sul lavoro durante la costruzione dell'autostrada	167

Appendice	169
------------------	------------

Planimetria schematica	170
Incidentalità A22	172
Traffico A22	173
Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sull'A22	173
Diagramma societario del Gruppo	174
Soci Autostrada del Brennero SpA	175
Amministratori Autostrada del Brennero SpA	176
Note, Bibliografia e Crediti fotografici	183

Presentazione

Il 20 febbraio 1959, presso le sale della Camera di Commercio di Trento, veniva formalmente costituita la Società per Azioni Autostrada del Brennero, destinata a diventare, quattro anni dopo, la concessionaria dell'A22. Un atto fondativo di grande importanza, fortemente voluto dai territori interessati dalla tratta, destinato a mutare per sempre i destini del Nord-Est italiano. Oggi, a sessant'anni da quella giornata, è possibile capire fino in fondo la portata storica di quell'evento: la realizzazione dell'Autostrada del Brennero non è stata solo un importante tassello dell'innovazione infrastrutturale del Paese, ma un fondamentale strumento di ammodernamento e di sviluppo socio-economico per i territori attraversati dall'asse. Come sarebbero oggi il Trentino-Alto Adige/Südtirol, le province di Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena, senza la presenza vitale, funzionale ed efficiente di un'arteria a scorrimento veloce capace di collegare, nei suoi 314 chilometri di sviluppo, la Germania e l'Austria con l'asse connettivo che, passando da Torino e da Venezia, congiunge idealmente l'Europa occidentale a quella orientale? Sarebbe stata una storia molto diversa, dentro la quale le realtà territoriali collocate lungo l'A22 non avrebbero potuto vivere da protagoniste il grande processo di crescita culturale, sociale, economica che ha caratterizzato il Nord Italia dal Secondo dopoguerra ad oggi.

Tra i molti protagonisti della gloriosa stagione che portò all'ideazione, alla progettazione e alla costruzione dell'Autostrada del Brennero, Donato Turrini rappresenta una delle figure fondamentali. Non solo per esserne stato il Presidente dalla costituzione al 1979, ma per il ruolo sostanziale che ebbe nel concepimento dell'arteria e per la dedizione che ha sempre riservato per quella che può essere considerata a pieno titolo "l'impresa" della sua vita. Una presenza tenace, competente e appassionata, quella di Turrini, che si distinse per sobrietà e lungimiranza, grazie alla costante ricerca delle soluzioni tecniche più proficue per i territori attraversati, per l'approntamento del tracciato viario più opportuno, per l'implementazione della sicurezza dei lavoratori e del benessere degli utenti, per le modalità innovative di gestione aziendale.

Abbiamo inteso celebrare i sessant'anni dalla costituzione della Società e nel contempo ricordare questa fondamentale figura ripubblicando, con le necessarie contestualizzazioni, il libro "L'Autostrada del Brennero nella sua storia" scritto proprio da Turrini nel 1984 sulla genesi e sullo sviluppo della nostra Società e dell'omonima infrastruttura che gestisce. Il volume, pur riproponendo integralmente il testo originale vergato da Turrini, contiene delle informazioni aggiuntive che completano la "storia" di Autobrennero, contestualizzando le attività della Società in questo preciso momento storico e citando i progetti in essere per gli sviluppi futuri. Il libro vuole anche idealmente "fotografare" lo stato di una Società che rappresenta, non a caso, un punto di orgoglio per i territori a cui si relaziona: un presente ricco di risultati ottenuti in termini di qualità gestionale, di sicurezza, di vicinanza alle comunità locali, di progettualità nel segno della mobilità sostenibile e del potenziamento ulteriore del sistema autostradale italiano. Un'infrastruttura che è stata ieri, che racconta l'oggi ma che rappresenta soprattutto il domani: per questa ragione questo volume vuole essere anche un auspicio e un augurio per un futuro all'insegna della crescita e dello sviluppo, con quel medesimo entusiasmo e quella stessa lungimiranza di cui Donato Turrini fu fulgido e indimenticabile esempio.



Il Presidente Luigi Olivieri (a destra) e l'Amministratore Delegato Walter Pardatscher (a sinistra) sfogliano l'edizione del 1984 del volume di Donato Turrini

Amministratore Delegato
Autostrada del Brennero SpA
Walter Pardatscher

Presidente
Autostrada del Brennero SpA
Luigi Olivieri

Introduzione





Donato Turrini, oltre trent'anni al servizio dell'A22

Le grandi opere costruite dall'uomo – siano esse urbane, idrauliche o viabilistiche – per quanto diverse tra loro condividono un tratto comune: sono il frutto della volontà, del lavoro e del contributo di molti. Non esistono grandi opere nate dal pensiero e dalla mano di un singolo individuo. Eppure, lungo il percorso di ideazione e concreta realizzazione, ogni progetto di questo tipo deve poter contare sulla perseveranza e sulla determinazione di alcune figure di riferimento, capaci di condurre a compimento lo sforzo collettivo nel nome di un fine che la mole degli ostacoli e delle incertezze rischierebbe di far apparire irraggiungibile. Per Autostrada del Brennero SpA, una di queste figure è certamente Donato Turrini, primo Presidente della Società nel 1959, rimasto in carica fino al 1979. Vent'anni di dedizione all'Autostrada, a cui vanno aggiunti quelli, non meno importanti, che lo videro spendersi per la costituzione della Società stessa e quelli successivi al 1979, in cui rimase in seno al Consiglio di Amministrazione quale Presidente onorario fino alla sua scomparsa, il 16 aprile 1992.

Nato il 25 febbraio 1909 a Campodenno, in provincia di Trento, laureato in Lettere e Filosofia, era un uomo dal «carattere singolare», nelle parole di Tullio Odorizzi, Presidente della Giunta della Regione Trentino-Alto Adige dal 1948 al 1960 e che ben lo conosceva, «non si perdeva mai nei labirinti dell'astrazione, ma dotato di un grande equilibrio e un eccellente senso pratico, dominava la realtà, affrontava i problemi andando subito direttamente al concreto»¹. Doti certamente rafforzate anche dalla durissima esperienza di Turrini in Russia durante il Secondo conflitto mondiale come Capitano in forza al Quartier Generale del Comando Corpo d'Armata Alpino; esperienza di cui tenne un dettagliato diario da cui trasse due pubblicazioni: la prima, del 1982, con il titolo «Seconda guerra mondiale - Ricordi sulla campagna di Russia» e la seconda, del 1987, intitolata «Russia 1942-1943». Emblematiche le sue parole nella presentazione all'edizione del 1982²: «Sono passati quasi quarant'anni dal ripiegamento del Corpo d'Armata Alpino in Russia e soltanto ora mi accingo a scrivere qualche nota su questa ritirata alla quale partecipai anch'io con gli altri sessanta mila alpini. [...] Mi sono salvato per caso, o meglio, è stato il miracolo richiesto con tante preghiere dai miei cari, che mi fece trovare in vari momenti un po' discosto da dove passava la pallottola o la scheggia di granata e che mi diede la forza di resistere». E ancora sulle ragioni per cui scelse di pubblicare il suo resoconto: «Vengo spinto a scrivere dal sistema di vivere dei nostri giorni, che mi sembra non voglia cercare la pace; [...] spero che l'analisi degli errori compiuti nel passato e la conoscenza delle sofferenze patite ci porti verso una civiltà finalmente libera dalle barbarie della guerra». Rientrato in Trentino nel 1943, Turrini poté ritornare in famiglia, «con alterni periodi di tranquillità e di pericolo di venir preso e deportato nei lager della Germania», fino alla tanto agognata conclusione del conflitto e alla ripresa, dura e faticosa, del Secondo dopoguerra.

Una tradotta per il fronte russo nel 1942 e il Capitano Donato Turrini sullo sfondo delle ciminiere di Rikowo, in Russia, durante la sua esperienza di guerra



In Trentino Alto Adige nel 1948 si tennero le prime elezioni regionali secondo il meccanismo dei due collegi provinciali stabilito dal primo Statuto di autonomia della Regione, dando luogo ad un Consiglio regionale basato sull'alleanza tra la Democrazia Cristiana e la Südtiroler Volkspartei. A presiedere la prima Giunta regionale fu Tullio Odorizzi, che affidò l'Assessorato ai Lavori Pubblici proprio a Donato Turrini. Si trattava di un ruolo chiave, poiché la precaria situazione economica e sociale delle due province, ancora stremate dalla guerra, richiedeva il tempestivo utilizzo delle risorse che l'assetto autonomistico metteva a disposizione e l'investimento iniziale della Regione intendeva concentrarsi proprio sui lavori pubblici e sull'agricoltura³.

Fu nella prima metà degli anni Cinquanta, sulla scorta della sottoscrizione da parte dell'Italia della Convenzione di Ginevra nel 1950, che si iniziò a parlare dell'idea di costruire un'autostrada che connettesse attraverso il Brennero geografie, economie e interessi in una prospettiva di crescente cooperazione tra i Paesi europei. La Convenzione individuava, tra gli assi strategici prioritari, l'E6 Roma-Oslo, facendo rilevare l'assenza di un'arteria che collegasse la Penisola al Nord Europa. Mancanza peraltro pesantemente percepita in Trentino e in Alto Adige, attraversati da un numero sempre crescente, e talvolta insostenibile, di veicoli in transito sulla Strada Statale 12 dell'Abetone e del Brennero. La questione, in seno alla Regione, fu analizzata approfonditamente nel 1952 da un primo gruppo di studio composto dall'Assessore Donato Turrini, dall'Assessore al Turismo Giovanni Battista Girardi e dal Consigliere regionale e Presidente dell'Ente Provinciale Turismo di Trento Antonio Alberti Poia. Gli esiti di quell'esame convinsero la maggioranza del Consiglio regionale della bontà dell'idea, e anzi, della necessità di verificarne quanto prima la fattibilità quale opera di interesse non soltanto regionale, bensì nazionale e transnazionale. Negli anni a seguire, fu proprio Donato Turrini a impegnarsi in prima linea nella condivisione di questa idea con i referenti degli altri territori attraversati dal possibile tracciato Modena-Brennero, raccogliendo nel tempo positivi riscontri, e con il Governo nazionale, i cui riscontri tuttavia non furono purtroppo altrettanto confortanti. La priorità e le relative forme di supporto economico e di garanzia statale per i prestiti bancari venivano riconosciute ad una lunga lista di nuove tratte autostradali, ma non a quella del Brennero⁴. La linea di chiusura a livello centrale fu confermata dalla cosiddetta "Legge Romita" (legge n. 463 del 21 maggio 1955) che regolamentava concessioni e contributi statali per la costruzione di nuove strade e autostrade e nel cui testo l'arteria del Brennero veniva citata soltanto come realizzazione da riservare ad un secondo momento⁵.

Nonostante le reticenze di Roma, furono ugualmente anni cruciali di sviluppo e raccolta di consensi attorno al progetto, durante i quali Donato Turrini giocò un ruolo di primo piano. Insieme ai Presidenti delle Camere di Commercio di Trento e di Bolzano, Leo De-

Una presentazione del progetto dell'Autostrada presso la Camera di Commercio di Trento (primo a sinistra Guido de Unterrichter e ultimo a destra Donato Turrini) e Donato Turrini durante l'inaugurazione di una delle tratte dell'autostrada



I progettisti dell'Autostrada Lino e Bruno Gentilini e i lavori di asfaltatura del ponte autostradale sul fiume Adige nei pressi di Zambana (Trento)



tassis e Walter von Walther, all'Assessore regionale ad Industria, Commercio e Turismo e ad alcuni tecnici⁶, fu membro del primo comitato di lavoro che iniziò ad affrontare il tema del tracciato. Nel 1957 partecipò, presiedendolo, alla costituzione del Comitato Piani e Vie di Comunicazione della Regione, con il compito di svolgere un'ulteriore azione di divulgazione dell'ipotesi di costruzione della nuova autostrada. Nello stesso anno, relazionò alla Commissione legislativa dei lavori pubblici affiancato dagli ingegneri Georg Innerebner e Guido de Unterrichter. Il Senatore de Unterrichter, da tempo convinto sostenitore del progetto, confermò con un suo studio l'utilità della nuova arteria dal punto di vista dei traffici di persone e merci interni e internazionali.

Raccolte le preliminari adesioni di gran parte dei territori interessati e condivisa la necessità di costituire una Società che si incaricasse in modo strutturato di gestire il progetto e il futuro esercizio dell'Autostrada, l'8 luglio del 1958 fu sempre l'Assessore Turrini a presentare in Consiglio regionale il Disegno di legge di autorizzazione a partecipare alla costituzione della Società Autostrada del Brennero. Si riporta di seguito parte della Relazione che Turrini pronunciò quel giorno in Consiglio⁷: «La necessità di affrontare con urgenza e mezzi idonei la soluzione del grave problema dell'adeguamento delle strade alle esigenze del traffico, sempre crescente anche in relazione ai progressi nella motorizzazione, è stata riconosciuta dal Governo il quale non ha mancato di considerare il tema della formulazione del proprio programma, che, tra l'altro, prevede la sistemazione dell'intera rete stradale nazionale. A tal fine [...] si è ravvisata l'opportunità di dare immediato avvio ed impulso, attraverso un piano organico e generale, alla costruzione, al raddoppio e miglioramento di autostrade, prevedendosi la realizzazione, nel corso di un decennio, di una complessa e completa rete di autostrade secondo itinerari e tracciati del più vitale interesse nazionale [...] creando così le premesse necessarie per lo sviluppo del turismo, per l'incremento delle industrie e dei commerci a tutto vantaggio dell'economia nazionale. [...] La Regione non può restare estranea al programma di rinnovamento della rete stradale per i rilevanti interessi economici che sono in gioco». Il Disegno di legge, approvato dal Consiglio, diventò la legge regionale n. 25 del 20 novembre 1958 denominata «Autorizzazione alla Giunta regionale a partecipare alla costituzione di una Società per azioni per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Passo del Brennero-Modena – Autostrada del Sole».

Dalla dimensione del confronto di idee e dell'analisi teorica si doveva passare ora alla fase più concreta di sviluppo del progetto, quella della costituzione della Società e, per suo tramite, dell'auspicato ottenimento della concessione statale e delle ingenti risorse finanziarie necessarie per la costruzione. L'Autostrada era un'opera imponente, di difficile snodo specialmente tra Bolzano e il Brennero e che richiedeva molte gallerie e viadotti per superare le strozzature della Valle dell'Isarco. Si trattava di un'opera che avrebbe cer-



La costruzione del sedime
autostradale nel tratto
Rovereto Sud-Verona Nord
nei pressi di Mori e la veduta
notturna di un campo travi
prefabbricate del viadotto
Micheletti 2 nel tratto
Chiusa-Bolzano Nord

tamente comportato rilevanti problemi finanziari per gli aumenti dei costi che nel tempo sarebbero quasi certamente lievitati, così come complesse procedure burocratiche e amministrative, gestione di espropri e imprevisti non calcolabili.

«Tutto questo – ammetteva Tullio Odorizzi, fornendo un quadro ancora più chiaro del ruolo che Turrini ha rivestito nell'intero *iter* di nascita dell'Autostrada – mi metteva in uno stato di vera ansietà. Eppure l'opera si *doveva fare*. Io ero del tutto cosciente dei miei limiti e le funzioni di Presidente della Giunta regionale impegnavano tutte le mie energie. Ma la mia angoscia poté scemare presto perché pensai che per la realizzazione di quest'opera la Regione disponeva già dell'uomo sicuramente adatto cioè Donato Turrini, Assessore ai Lavori Pubblici». L'apprezzamento di Odorizzi per Turrini non era tuttavia soltanto professionale, ma anche personale: «Non ebbi alcuna esitazione: lo pregai di assumere la presidenza della costituenda Società che doveva diventare titolare dell'impresa. Indurre Turrini ad accettare non fu cosa facile. Si dovevano superare le resistenze della sua modestia, della sua mancanza di ambizioni, della sua esemplare discrezione (non è mai andato a caccia di compensi), della sua istintiva riservatezza. Con lui la Società dell'Autostrada avrebbe acquisito la guida di un uomo assolutamente serio, laboriosissimo, sempre con l'animo attento alle sue responsabilità. Egli finì con l'accettare l'incarico e, come ho detto, io provai per lui un sentimento di profonda riconoscenza. Ma la mia non è che la riconoscenza di un uomo; è evidente che Turrini ha titolo alla riconoscenza dell'intera comunità regionale e, se vogliamo, anche della comunità nazionale»⁸.

Il 20 febbraio 1959 fu così costituita Autostrada del Brennero SpA, con la partecipazione della Regione Trentino-Alto Adige, delle Province di Verona, Mantova e Modena, dei Comuni di Trento, Bolzano, Verona e Mantova, delle Camere di Commercio Industria e Agricoltura di Trento, Bolzano, Verona, Mantova, Reggio Emilia e Modena, infine, della SpA Autostrada Brescia-Padova. Il neo Presidente Turrini, nella Relazione al primo bilancio lanciò a tutti i soci un messaggio forte di fiducia e necessità di compattezza di intenti: «Non ci nascondiamo le difficoltà [...]. Abbiamo tuttavia fede nella riuscita dell'iniziativa intrapresa e, se non ci mancherà il valido appoggio degli Enti partecipanti, l'Autostrada del Brennero sarà entro pochi anni un fatto compiuto»⁹.



Rileggere “L’Autostrada del Brennero nella sua storia”: come nasce una grande opera

Dai primi passi negli anni Cinquanta per la promozione del progetto autostradale sino al 1984, anno in cui la Società diede alle stampe la prima edizione del volume “L’Autostrada del Brennero nella sua storia” di Donato Turrini, si possono contare almeno trent’anni di sua attività e interessamento diretto, a vario titolo, nelle vicende dell’Autobrennero. Il volume non è soltanto una cronaca storica di come è nata e come è stata concretamente realizzata questa grande opera, ma una preziosa raccolta di fatti vissuti in prima persona, di documenti e di ricordi personali di uno dei principali protagonisti della storia di questa Autostrada. L’autore passa in rassegna, in maniera dettagliata, tutti i passaggi principali del suo sviluppo – dall’idea al progetto degli ingegneri Bruno e Lino Gentilini, dalle trattative con lo Stato per la concessione di contributi a quelle con le banche finanziatrici, dall’organizzazione degli uffici della Società agli espropri, dall’appalto dei lavori dei diversi tronchi all’apertura completa di tutti i 314 km nell’aprile del 1974. “L’autostrada è una realtà”, intitola orgogliosamente Turrini uno degli ultimi capitoli del suo volume, senza dimenticare, subito dopo, un tributo commosso per i 36 operai deceduti durante i dieci anni della costruzione. La narrazione di Turrini, nelle parole di Tullio Odorizzi «inizia e procede fino alla fine in un linguaggio semplice, limpido, sobrio, che ne rende gradevole la lettura. I fatti sono esposti in un ordine cronologico impeccabile e con una precisione diligentissima»¹⁰.

Il valore, e la ragione per cui Autostrada del Brennero SpA ha scelto oggi di provvedere a questa riedizione, risiede innanzitutto nella qualità intrinseca del testo di Turrini, nella sua capacità di far comprendere quanto sia stato complesso e articolato il percorso di progettazione e realizzazione di un’opera imponente quale l’Autostrada del Brennero. Come scrisse nel 1991 l’allora Presidente di Autobrennero Enrico Pancheri (nel 1980 a Turrini era subentrato in qualità di Presidente il veneto Angelo Tomelleri, al quale a sua volta nel 1983 era succeduto Enrico Pancheri) si tratta di un «documento fondamentale, insostituibile e completo dal punto di vista storico, vale a dire politico, amministrativo, finanziario e tecnico. Il lavoro di Turrini, preciso nei dati di cronaca e illuminante per il quadro di insieme, è frutto del felice connubio tra le qualità peculiari dell’uomo d’azione e di governo e le doti di capace e analitico narratore dell’azione. Non è di tutti i giorni una tale sintesi»¹¹. Sintesi che permette al lettore, oggi come allora, di comprendere non solo nel dettaglio quali siano stati i passaggi progettuali e realizzativi di quest’opera, ma anche di cogliere in filigrana alcuni temi che rivestono ancora un’importanza estrema. Primo fra tutti, il rapporto tra i grandi progetti, le ambizioni di sviluppo di un territorio e la loro tenuta nel tempo.

Il racconto di Turrini, dal quale seppur pacatamente talvolta traspare il peso della fatica, dell’impegno, della tenacia necessari per continuare a perseguire un progetto tanto difficoltoso e impegnativo, è esemplare di quale possa essere il potenziale di un territorio che

La costruzione del ponte sul Mincio
e i lavori di scavo con carro
di perforazione di una galleria
nel tratto Chiusa-Bolzano



L'elevazione delle pile del viadotto
Gries 2 nel tratto Chiusa-Bolzano
Nord e una panoramica del viadotto
Giovio in costruzione nei pressi
di Vipiteno

sceglie di credere fortemente in un obiettivo strategico e di portarlo a compimento. Non va dimenticato che ci volle un decennio prima che si potessero raccogliere l'adesione e il supporto anche finanziario all'iniziativa da parte dello Stato. Fu soltanto nel 1963 che la Società poté sottoscrivere con l'Anas le due Convenzioni per le concessioni del tratto Brennero-Verona e del tratto Verona-Modena, con il riconoscimento da parte dello Stato di un contributo del 3,25% per 30 anni nel primo caso e dello 0,50% sempre per 30 anni nel secondo, completando così la concessione per tutto il percorso dell'A22 e il raccordo con l'Autostrada del Sole. Se a livello locale i territori non avessero mantenuto ben chiaro l'obiettivo, tutto avrebbe potuto sfrangiarsi e perdersi nei rivoli della burocrazia e delle scelte politiche alterne, delle priorità che cambiano di governo in governo. «La realizzazione di questa importante struttura – sottolineava il Presidente Enrico Pancheri nel 1984 in occasione dei 20 anni dall'apertura completa al traffico dell'arteria – ideata dai responsabili di una Regione a Statuto speciale, la Regione Trentino-Alto Adige, ha rappresentato il fronte di tenuta di un'impostazione autonomistica, sostenuta e difesa da tutti gli altri Enti locali interessati da Modena al Brennero. [...] La resistenza sulla linea della intransigenza autonomistica fu un atteggiamento giusto, che ha garantito agli Enti locali azionisti della Società la gestione di una struttura che, nonostante le numerose difficoltà e ripetuti travagli, è potuta divenire, per gli Enti regionali e provinciali, un fondamentale strumento di equilibrio territoriale e di crescita economico-sociale»¹².

Tra i primi anni Cinquanta e i primi anni Sessanta, furono le istituzioni locali del Trentino, insieme a quelle degli altri territori attraversati, a tenere fisso all'orizzonte un obiettivo altamente strategico per lo sviluppo futuro complessivo dell'area interessata dal passaggio dell'Autostrada, a sensibilizzare l'opinione pubblica, a trovare le risorse necessarie, a studiare il tracciato, ad accettare confronti con chi riteneva l'opera addirittura dannosa. Esempio in questo senso è ciò che accadde per l'Autostrada del Brennero – e che Turini racconta – in merito alla questione del tracciato alternativo via Val Passiria-Merano sostenuto da alcuni con grande forza rispetto a quello via Valle dell'Isarco ritenuto preferibile dalla Società. Il dibattito mediatico, nel clima particolarmente critico degli anni Sessanta per le tensioni tra i partiti allora al governo, Democrazia Cristiana e Südtiroler Volkspartei, riguardo al ruolo della Regione dentro l'architettura istituzionale delle due Province e per gli atti terroristici legati alla “questione altoatesina”, prese una piega molto dura.

Nell'ottobre del 1967 il quotidiano *Alto Adige*, allora diretto da Albino Cavazzani, diffuse in allegato al giornale una sorta di “libro bianco” dal titolo dirompente “Responsabilità dell'Autostrada del Brennero”, con il quale si intendeva dimostrare che la scelta del tracciato via Val Passiria-Merano sarebbe stata l'unica opzione possibile per «pacificare



Il paesaggista Pietro Porcinai
e i lavori di costruzione del ponte
sul fiume Po nel tratto
Mantova Sud-Pegognaga



questa tormentata terra» e per «impedire che la futura ampia autonomia destinata a questa provincia [di Bolzano, *ndr*] si trasformi in un deleterio strumento di discriminazione, generando nuovi odi e contrasti». «Roma non deve permettere – si ribadiva a caratteri cubitali nel frontespizio – il più grave e irreparabile errore contro il progresso e la pacifica convivenza delle popolazioni altoatesine»¹³. La diffusione del *pamphlet* procurò preoccupazione, sia all'interno della Società che in seno alle istituzioni che invece erano convinte della variante via Valle dell'Isarco, per i rischi che il confronto sulla opportunità e fattibilità dei due tracciati potesse venire deviato dal livello tecnico verso questioni di taglio molto più ampio e scottante. Non esiste probabilmente una grande opera che non sia stata soggetta ad accesi dibattiti e dure contestazioni. Quel che emerge dal racconto di Turrini è che, oltre alla disponibilità a vagliare approfonditamente anche le proposte più in contrasto con le proprie, al centro deve restare sempre l'aspetto tecnico. È il valore della determinazione ad andare avanti, se le ragioni alla base delle proprie scelte sono state ben ponderate. Ed ecco che nel suo volume, Turrini dedica numerose pagine proprio a questo dibattito e alle ragioni, strettamente tecniche – lunghezza del percorso, difficoltà e costi di costruzione, tempi di realizzazione, costo e sicurezza dell'esercizio, sviluppo della galleria del valico del Brennero – che avevano motivato la scelta definitiva verso la soluzione via Valle dell'Isarco.

Un altro esempio della capacità di confronto e dialogo della Società con le istanze dei territori attraversati risale all'autunno del 1965, quando, per venire incontro ad una specifica richiesta della Provincia autonoma di Bolzano, venne coinvolto nella progettazione dell'Autostrada il paesaggista fiorentino Pietro Porcinai con lo scopo di rendere meno problematico l'impatto dell'infrastruttura viaria sul contesto ambientale che andava ad attraversare. L'attività di Pietro Porcinai per l'Autostrada del Brennero è stata, nel nostro Paese, il primo esempio di progetto paesaggistico legato ad una infrastruttura viaria. Questa esperienza ha segnato profondamente la modalità con la quale l'Autostrada dialoga con il suo intorno naturale, facendo emergere una sensibilità progettuale arrivata fino ai giorni nostri.

Un ulteriore elemento d'interesse del volume di Turrini è legato agli aspetti economici dell'opera e al rigore con cui amministratori e progettisti adottarono al tempo il principio guida di realizzare un'infrastruttura che avesse effettivamente le potenzialità di ripagare nel tempo la spesa sostenuta. A opera realizzata, i numeri diedero conto di quella oculatezza. Scrive Turrini stesso nel capitolo «Prospettive economiche dell'autostrada»: «non si trascurò di esaminare anche tutti gli aspetti economici del problema. Amministratori pensosi del bene pubblico non avrebbero potuto impegnarsi in un'impresa di tali proporzioni senza la preventiva certezza che tanti miliardi [di Lire, *ndr*] spesi sarebbero stati



Il viadotto di Colle Isarco e la stazione
autostradale di Bolzano Sud

bene investiti, dando cioè un reddito sufficiente». Furono prima analizzati i dati di traffico sulla Statale 12 per trarne delle previsioni su quello autostradale, ponendo a confronto il gettito dei pedaggi al costo dell'opera e traendone una prima conclusione positiva. In seguito lo studio si arricchì dei risultati di traffico degli altri tronchi autostradali attivati in Italia e dei dati di un dettagliato censimento realizzato dall'Anas sulla Statale 12.

Nonostante il periodo di forte difficoltà economica attraversato dalla Società tra la fine degli anni Settanta e i primi anni Ottanta, dovuto ad un insieme di fattori – la lievitazione dei costi di costruzione, il peso crescente degli interessi sui mutui sottoscritti in Marche tedeschi per la svalutazione della Lira, il ritardo da parte del Governo nazionale nella definizione di una nuova Convenzione che permettesse alla Società di devolvere allo Stato una quota più equilibrata degli incassi derivanti dal pedaggio – la Società riuscì a raggiungere il pareggio di bilancio nel 1984.

Scriveva Turrini nella riedizione del 1991 del suo volume, integrato nella parte conclusiva da un capitolo intitolato «Fatti e orientamenti di un decennio»: «La Brennero-Modena era costata 243 miliardi, pari a 780 milioni a chilometro. Tale costo risultava notevolmente inferiore a quelli di costruzione di molte autostrade coeve, nonostante la fortissima incidenza pari a 2.300 milioni al chilometro, dovuta alla realizzazione del tratto Chiusa-Bolzano. A opera compiuta e ormai a regime, il valore dell'Autostrada in termini economico-finanziari si poteva giudicare immenso. Per avere un'idea bastava dire che al 1984 la determinazione del valore si attestava sulla cifra di 2.700 miliardi. L'incremento degli incassi da pedaggio era passato da 11 miliardi del 1974, primo anno di agibilità totale della struttura, ai 96 miliardi del 1983. E questi nonostante la crisi petrolifera e l'impennata dei prezzi del carburante. L'aumento del traffico lo si poteva apprezzare comparando due parametri: 1.271.000.000 veicoli per chilometro percorso nel 1974, 2.042.000.000 nel 1983 con un incremento parziale, quasi doppio fra i due esercizi di riferimento».

Anche la valutazione dell'equilibrio economico-finanziario era estremamente positiva, superiore alle aspettative. La Società in occasione dell'inaugurazione della nuova sede in via Berlino nel 1984 «poteva annunciare che, superata la grave crisi che, verso la fine degli anni Settanta, aveva rischiato di compromettere la stessa sopravvivenza dell'Autostrada del Brennero SpA, nell'anno in corso si era raggiunta una situazione di equilibrio, premessa fondamentale per l'autonomia di gestione e obiettivo primario di una sana amministrazione. Sulla base dei risultati conseguiti e di previsioni e proiezioni prudenti il nuovo piano economico-finanziario, approvato l'anno precedente, prevedeva per l'esercizio 1984 e per quelli successivi un pareggio sostanziale con possibilità di utili emergenti nel breve periodo. Secondo le più ottimistiche previsioni, tali risultati non si sarebbero potuti conseguire prima del ventesimo anno di esercizio!»¹⁴.



L'evoluzione di Autostrada del Brennero dal 1984 ad oggi

Nel 1984 venne inaugurata la nuova sede della Società in via Berlino, a Trento. L'evento coincise con l'inizio di un nuovo ciclo della vita dell'Autostrada del Brennero, caratterizzato da politiche di sviluppo che comportarono nuovi impegni rispetto alla fase precedente. In primo luogo, la manutenzione anche straordinaria delle opere; in seconda battuta, il tipo e la qualità dei servizi offerti all'utenza e una più attenta considerazione delle esigenze e dei problemi di convivenza con la struttura autostradale avvertiti dalle popolazioni dei territori attraversati. Conclusa oramai da dieci anni la fase della costruzione e definitivamente ristabilito l'equilibrio economico-finanziario, con l'estinzione anche dei debiti contratti in valuta estera, la Società poté programmare e realizzare opere di manutenzione straordinaria, interventi per la protezione dal rumore e dall'inquinamento degli abitati in prossimità dell'asse autostradale, nuovi tratti stradali a beneficio del territorio previsti da una nuova Convenzione e progetti mirati sulla sicurezza e sul comfort dell'utenza. "L'Autobrennero si fa ricca e pensa a come migliorarsi", titolò il giornale *Alto Adige* il 18 dicembre 1984, definendo la Società una realtà «sana che guarda al futuro con un moderato ottimismo e che si può anche permettere di programmare interventi tali da assicurare la tranquillità almeno per trent'anni»¹⁵. Il riferimento era agli investimenti per le ristrutturazioni, in particolare, di ponti e viadotti tra Brennero e Vipiteno e della galleria al valico, per la sistemazione della barriera del confine di Stato, porta di accesso primaria all'Autostrada da nord, per il completamento delle strutture autostradali doganali al valico del Brennero e il collegamento con la stazione autostradale doganale di Campo di Trens. Con il piano finanziario 1988-2005 furono previsti il miglioramento delle infrastrutture delle stazioni di servizio, così come la costruzione di una serie di collegamenti tra l'Autostrada del Brennero e la viabilità ordinaria, in particolare i raccordi tra Bolzano Sud e la superstrada Bolzano-Merano, tra San Michele all'Adige e la statale per le valli di Non e di Sole, tra la stazione autostradale di Trento Nord e la statale a nord di Lavis, tra Rovereto Nord e la Statale 12, tra Rovereto Sud e il Lago di Garda e tra Reggiolo-Rolo e la provinciale Novellara-Reggiolo-Gonzaga¹⁶. Venne inoltre deciso, in considerazione dell'aumento dei fronti di attività gestiti e quindi del personale, di ampliare la sede sociale di Trento con la realizzazione di un edificio di rappresentanza.

Alla vigilia degli anni Novanta un passaggio rilevante a beneficio dell'utenza fu la rimozione delle barriere intermedie fra le diverse autostrade, determinata da nuove politiche del settore, con l'integrazione delle diverse direttrici in un sistema a rete e l'eliminazione delle perdite di tempo che le barriere comportavano per i viaggiatori. In tema di sicurezza, nello stesso periodo, quale evoluzione nel ruolo e nel numero degli operatori dei sei Centri di manutenzione già presenti lungo l'Autostrada, fu attivato il servizio di pattugliamento continuativo da parte degli Assistenti al Traffico (gli attuali Ausiliari della Viabilità)

L'inaugurazione della sede di via Berlino 10, a Trento, e una delle colonnine SOS a servizio degli utenti dell'Autostrada



Il ponte autostradale sul fiume Po
e l'attraversamento della città
di Bolzano

per il primo intervento di supporto all'utenza in caso di necessità. Gli Assistenti, formati sul primo soccorso, sui possibili guasti meccanici ai veicoli, sul corretto approccio umano e psicologico alle situazioni di emergenza e sulle lingue straniere, avevano il compito fondamentale di mettere in sicurezza i viaggiatori in attesa dell'intervento successivo della Polizia Stradale, della Croce Rossa, dei Vigili del Fuoco e dei centri SOS ACI¹⁷.

Con il passaggio di testimone alla presidenza della Società da Enrico Pancheri a Ferdinand Willeit nel 1992, la Società avviò un processo interno di riorganizzazione profonda per l'aumento dell'efficienza di tutti i settori. Un aspetto fondamentale di tale riassetto fu la costituzione di nuclei tecnici di progettazione interni, indipendenti da uffici e consulenti esterni, acquisendo così un'autonomia progettuale sempre più specializzata a servizio delle diverse linee di attività societarie. Per rendere più agevole il transito venne avviato un progressivo processo di automazione: fu introdotta l'esazione del pedaggio, oltre che con denaro contante e Viacard, anche attraverso il sistema Telepass e le carte di credito e furono potenziate le stazioni autostradali aumentando la dotazione di porte automatiche. Nell'ambito della sicurezza furono adottate una serie di nuove soluzioni: il rinnovo delle colonnine SOS con sistema di comunicazione bidirezionale tra utenza e operatori dell'assistenza, la stesura di asfalto drenante fonoassorbente su un numero crescente di tratte, l'estensione del sistema di rilevazione della nebbia e dell'illuminazione di emergenza nelle aree più colpite dal fenomeno, il rafforzamento ulteriore del servizio degli Assistenti al Traffico. Il tutto, in concomitanza con il potenziamento del Centro Assistenza Utenti (C.A.U.) presso la sede di Trento, rinnovato nel 1994, e il contestuale sviluppo di un sistema informativo per la raccolta e la diffusione in tempo reale delle informazioni ai viaggiatori¹⁸.

Nel frattempo, il traffico di auto e merci sull'Autostrada continuava a crescere, facendo registrare spesso pesanti disagi, e la Società sentì l'esigenza di avviare al proprio interno una discussione approfondita sull'opportunità di dare un proprio contributo diretto alla politica dei trasporti sull'asse del Brennero. Alla luce di uno studio della Comunità Europea che ipotizzava per il 2010 un aumento delle richieste di mobilità attraverso l'asse del Brennero nell'ordine del 100%, a dicembre del 1995 l'Assemblea straordinaria dei Soci approvò la possibilità di costituire o partecipare a una Società che avesse per oggetto il trasporto di merci e di persone su rotaia¹⁹. Con la collaborazione degli Enti territoriali soci di Autobrennero, nacque così anche l'ipotesi di richiedere un rinnovo della concessione, in scadenza nel 2004, condizionato ad ingenti investimenti nella ferrovia e nel Tunnel di Base del Brennero. Una proposta che trovò un definitivo e positivo riscontro da parte del Governo italiano nelle leggi n. 662 del 23 dicembre 1996 e n. 449 del 27 dicembre 1997 con cui la Società fu autorizzata ad accantonare una quota degli utili in un fondo per il rinnovamento della ferrovia del Brennero e per la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero. Nel 1997 la So-



Il Plessi Museum nell'area dell'ex dogana al passo del Brennero e l'impianto di produzione e di rifornimento di idrogeno a Bolzano



cietà costituì la SpA Brennero Trasporto Rotaia per la promozione e la gestione combinata di merci sull'asse del Brennero e nel 2000 diede invece vita alla Rail Traction Company con cui Autobrennero entrava anche nel mondo della trazione ferroviaria. Si trattava di operazioni, in particolare la partecipazione all'investimento sul potenziamento della ferrovia, buona pratica riconosciuta a livello nazionale, diventata nota come “modello Brennero”. Modello che si rivelò una carta vincente nelle complesse trattative – sia a livello nazionale che europeo – per il rinnovo della concessione autostradale che la Società ottenne nel 2005 a fronte, oltre ad un ingente piano di altri investimenti, dell'accantonamento di 550 milioni di Euro fino alla nuova scadenza fissata al 30 aprile 2014.

Alle iniziative in campo ferroviario, Autobrennero affiancò altre forme di investimento, coerenti con la nuova visione delle concessionarie autostradali che si andava affermando nella legislazione italiana ed europea: da Società di gestione ed esercizio delle diverse arterie, le concessionarie diventavano funzionali anche al perseguimento di attività economiche, di pubblico interesse, realizzabili tramite autofinanziamento²⁰. Si trattò di un cambio di paradigma fondamentale, al quale Autostrada del Brennero SpA aderì pienamente, con sempre maggiore consapevolezza rispetto al proprio ruolo di servizio alla collettività. Se i primi nuovi fronti di investimento furono il campo delle telecomunicazioni e quello del trasporto intermodale, a partire dalla seconda metà degli anni Duemila la Società si fece promotrice e protagonista di una pluralità di iniziative in ambiti inediti e anche apparentemente distanti dal proprio obiettivo statutario. Si trattò dell'evoluzione verso una nuova prospettiva che opponeva alla percezione comune dell'autostrada quale causa di cesura dei territori, congestione e inquinamento, una visione diversa: l'autostrada come fonte di opportunità per i territori, capace di produrre ricadute positive di carattere sociale, ambientale e culturale²¹.

Dopo la presidenza di Silvano Grisenti dal 2007 al 2008, tale visione prese sempre maggiore concretezza durante le presidenze di Paolo Duiella (in carica per due volte tra 2009-2010 e 2013-2016), Walter Pardatscher (tra il 2010 e il 2013), Andrea Girardi (2015-2017) e Luigi Olivieri (dal 2017 ad oggi). Sono anni in cui la Società sceglie di impegnarsi in modo particolare sul fronte della sostenibilità, con progetti e sperimentazioni in tema di risparmio energetico, di utilizzo delle fonti di energia rinnovabili e di mobilità sostenibile – emblematici in questo senso l'installazione a Marano di Isera, nei pressi di Rovereto, della prima barriera antirumore fotovoltaica ad alta efficienza in Italia e la realizzazione di un centro di produzione di idrogeno a Bolzano –, ma anche nel campo della cultura e della promozione dei territori, con la riqualificazione dell'area un tempo sede della dogana del Brennero per trasformarla in un polo espositivo, il “Plessi Museum”, come pure la scelta di connotare il paesaggio delle rotatorie stradali in prossimità delle stazioni autostradali con opere d'arte.



L'insieme di fatti, ricordi e vissuti che Donato Turrini ha riportato nelle pagine del suo volume è la testimonianza più evidente di quanto sia stato importante – sia a livello istituzionale che politico – aver creduto nella possibilità di produrre progresso, sviluppo economico e culturale in un territorio attraverso la costruzione di un'opera come un'infrastruttura autostradale. Quella capacità di visione di lungo periodo e quella determinazione che hanno accompagnato l'operato dei promotori e dei protagonisti del progetto durante gli anni Cinquanta e i successivi decenni della costruzione e messa in esercizio sono ancora oggi un patrimonio della Società Autostrada del Brennero. Un patrimonio riattualizzato in anni recenti, in particolare lungo alcune linee di azione cruciali per continuare anche in futuro a garantire la gestione ottimale dell'Autostrada e a generare opportunità, benessere, innovazione e servizi a beneficio della collettività.

Sul fronte della gestione e dell'esercizio dell'arteria, l'ambito primario di presidio della Società è la sicurezza, in stretta connessione con la qualità dei servizi offerti all'utenza. Per mantenere un'autostrada sicura, oggi e in prospettiva futura, la continua e costante manutenzione di tutte le opere – ordinaria e straordinaria – è soltanto il primo passo. Ma non basta, perché per viaggiare sicuri sono necessari un insieme di servizi e attività complementari gestiti in maniera integrata e coordinata: ad esempio, la presenza di una segnaletica chiara e visibile in ogni condizione meteo; il monitoraggio 24 ore su 24 del traffico; il controllo dei mezzi pesanti e del trasporto di merci pericolose o infiammabili; il pattugliamento stradale da parte degli Ausiliari della Viabilità; la sincronia con il lavoro di prevenzione, sorveglianza e repressione svolto dalla Polizia Stradale. Un insieme di attività coordinate, nel caso di A22, dalla *control room* gestionale e informativa del Centro Assistenza Utenti (C.A.U.) di Trento, dotato di avanzate tecnologie di telecontrollo, ottiche, termiche e meteorologiche e dal 2012 adiacente al Centro Operativo Autostradale (C.O.A.) della Polizia Stradale. Al verificarsi di qualsiasi criticità, il C.A.U. interviene tempestivamente allertando la Polizia stessa, il personale sanitario, i Vigili del Fuoco, il soccorso meccanico e la Protezione Civile²², dando luogo ad una autentica “macchina della sicurezza” a servizio degli utenti dell'A22.

Le energie e le risorse in termini di persone, di formazione, di mezzi e di idee progettuali che la Società mette in campo crescono di anno in anno e vengono ampiamente ripagate dai dati sull'incidentalità, in progressivo calo sin dal 1999 anche grazie all'applicazione di alcuni divieti selettivi introdotti nel corso degli anni, come il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti. Nel 2018 l'incidentalità misurata attraverso l'indice “Tasso di Incidentalità Globale” (T.I.G.) ha raggiunto il valore di 16,83 che costituisce il minimo storico di sempre per l'Autostrada del Brennero. Prendendo in considerazione l'arco di tempo tra il 2001 e il 2018, il numero di incidenti espressi in valore assoluto è calato del 57,5%, gli incidenti con esito mortale si sono ridotti del 71,4% e quelli con feriti del 49,2%²³. Sono risultati che

L'eredità di Donato Turrini: investire ancora per territori e sviluppo

La barriera antirumore fotovoltaica ad Isera e uno dei nuovi sovrappassi autostradali recentemente rinnovati dalla Società



Un treno RTC lungo la ferrovia del Brennero e alcune postazioni di ricarica per veicoli elettrici



dimostrano l'efficacia di tutti gli sforzi della Società in tema di sicurezza e che la motivano a proseguire in questa direzione.

Se garantire la sicurezza è un obiettivo doveroso per una concessionaria autostradale, vi sono altri fronti sui quali la Società sceglie invece di investire e dare un contributo per un senso di vicinanza al contesto sociale, economico e culturale in cui opera, sia a livello locale che europeo. Sono esempio di questa “prossimità” al territorio i contributi per il restauro di monumenti architettonici, religiosi e culturali importanti per le comunità, danneggiati dal trascorrere del tempo o a causa dei sismi e delle inondazioni che in anni recenti hanno colpito alcune aree della Pianura Padana e del Trentino, e i contributi per opere a protezione e ripristino degli abitati. Nella stessa direzione si muovono anche tutte le iniziative in corso nell'ambito della sostenibilità ambientale e della mobilità sostenibile, primo fra tutti il progetto Green Corridor con cui Autobrennero da tempo sta operando per attrezzare la tratta autostradale Monaco di Baviera-Modena per il rifornimento di idrogeno, metano ed energia elettrica²⁴, nella convinzione che l'esistenza di una infrastruttura già predisposta per la distribuzione di questi vettori energetici alternativi sia una condizione imprescindibile per poter immaginare una maggior diffusione sul mercato di veicoli che li impieghino, con positive ricadute sull'ecosistema alpino.

Un'altra prova significativa dell'operato di Autobrennero nell'ambito della sostenibilità è l'attenzione massima verso tutto ciò che, a livello progettuale, organizzativo, tecnologico e normativo, rappresenta una possibile innovazione nel settore dei trasporti (non solo in Italia ma anche e soprattutto in Europa). Basti pensare ai fondi accantonati ogni anno dalla Società sin dalla fine degli anni Novanta per la realizzazione del Tunnel ferroviario del Brennero e per il potenziamento complessivo della ferrovia del Brennero, che al 31 dicembre 2018 hanno raggiunto un totale di 688 milioni di Euro; oppure agli investimenti operati per la creazione e la messa a regime di STR, RTC e Lokomotion, le società attraverso le quali Autobrennero continua a impegnarsi direttamente nella trazione ferroviaria per la movimentazione di merci lungo la ferrovia del Brennero e nello sviluppo di nuovi scali intermodali come quello in progetto a Isola della Scala.

Vi sono poi una costellazione di progetti di ricerca a livello europeo, come il “Brenner Lower Emissions Corridor” - BLEC (2016-2021), avviato nel 2017 con l'ambizione di trasformare l'asse autostradale del Brennero in un “corridoio a basse emissioni” (LEC), ottimizzando il flusso veicolare e riducendo l'impatto ambientale in una zona particolarmente sensibile come quella delle valli alpine con un sistema previsionale delle condizioni meteorologiche, ambientali e viabilistiche. Con il “Digital Vehicles on Digital Roads”, progetto sviluppato con il Centro Ricerche Fiat, Autobrennero investe invece sull'utilizzo sempre più pervasivo dell'ICT (*Information and Communication Technologies*) per trasformare l'Autostrada in una



smart highway in grado di controllare e migliorare i flussi di traffico, ridurre le emissioni, implementare la guida automatica, sviluppare sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*) cooperativi efficienti e monitorare la condizione dell'infrastruttura²⁵.

Lo sguardo d'insieme sulla lunga esperienza di gestione dell'A22 da parte della Società Autostrada del Brennero dimostra che l'impianto originario a partecipazione pubblica, così fortemente voluto anche da Donato Turrini, ha consentito di raggiungere traguardi significativi in tutti i campi di rilievo, dalla gestione ottimale dell'infrastruttura alla sua perfetta manutenzione nel tempo, dalla tutela della sicurezza al comfort degli utenti, dalla progettazione di interventi di potenziamento dell'arteria alla promozione dell'intermodalità e del traffico ferroviario. Alcuni dei progetti più rilevanti per il potenziamento dell'infrastruttura dell'A22, come la realizzazione della terza corsia tra Verona e Modena e la messa a regime della terza corsia dinamica fra Verona Nord e Bolzano Sud, benché da tempo in avanzato stadio di progettazione, sono attualmente in sospeso a causa della continua evoluzione degli aspetti concessori, normativi e gestionali che hanno caratterizzato gli ultimi anni di attività della Società dopo la scadenza della concessione il 30 aprile 2014. Durante le presidenze di Andrea Girardi e di Luigi Olivieri, Autostrada del Brennero SpA ha supportato tecnicamente i Soci pubblici nelle numerose interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la nuova concessione. A gennaio del 2016, infatti, gli stessi avevano sottoscritto un protocollo di intesa con il Ministero che prevedeva una nuova concessione trentennale nella quale i concessionari saranno gli Enti pubblici firmatari del citato protocollo (la Regione Trentino Alto Adige/Südtirol, le Province autonome di Bolzano e di Trento, le Province di Verona, Mantova, Modena e Reggio Emilia, i Comuni di Bolzano, Trento, Verona e Mantova, l'Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia, le Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona e Mantova). Attualmente è in corso una interlocuzione per la definizione di un Accordo di Cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Amministrazioni firmatarie del protocollo d'intesa che riguarda la promozione, la realizzazione e gestione degli interventi e delle infrastrutture concernenti la mobilità e i trasporti lungo il corridoio del Brennero. In questo contesto, il Ministero affiderebbe al concessionario, ossia i firmatari del protocollo d'intesa mediante una loro società interamente pubblica, la realizzazione degli interventi e la gestione dell'infrastruttura Autostrada del Brennero. Un passaggio importante che tuttavia non si è ancora definitivamente compiuto. Per la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol, come per tutti gli altri territori attraversati da A22, questo rappresenta, come fu per la sua costruzione, un passo decisivo per garantire investimenti significativi sul medio e lungo periodo, ma soprattutto per mettere gli enti territoriali nella condizione di farsi ancora garanti della qualità dell'operato e poter partecipare attivamente alla definizione delle politiche del trasporto sul corridoio del Brennero.

Un Ausiliario del Traffico in servizio
e il Centro Assistenza Utenti
di Autostrada del Brennero

L'Autostrada del Brennero nella sua storia

di Donato Turrini

L'Autostrada del Brennero nella sua storia

di Donato Turrini

Presentazione

C'è abbondanza di libri che descrivono e illustrano la realizzazione di opere d'interesse generale. È una consuetudine utile, direi, perché assicura alla storia la conoscenza della capacità e dell'energia dell'operare dell'uomo. Così è di questa pubblicazione di Donato Turrini, opportunamente curata dalla presidenza della Società Autostrada del Brennero.

Molto sobriamente io ne voglio fare la presentazione per un sentimento di riconoscenza verso l'autore.

Quando – una trentina di anni – fa si incominciò a parlare in Regione della necessità di costruire in stile moderno questa grande arteria che doveva immettere nella rete autostradale del centro Europa i nostri traffici – quindi la nostra economia nei suoi vari aspetti – mi sentii preso da una specie di sgomento. L'imponenza dell'opera, le sue difficoltà gravissime specialmente per il tratto dal Brennero a Bolzano che richiedeva numerose gallerie e ingenti viadotti entro le strozzature di quella miniera di incognite tecniche ch'era la Valle dell'Isarco; i complessi e rilevantisimi problemi finanziari che andavano affrontati con più Banche di cui era prevedibile la perplessità, essendo certamente da prevedere che i calcoli iniziali dei costi, anche se fatti col più scrupoloso rigore e con la massima prudenza erano condannati a sicuri aumenti lungo gli anni che sarebbero stati necessari per eseguire l'opera e nessuno era in grado di calcolare a quali aumenti si sarebbe andati incontro; i molteplici aspetti amministrativi e burocratici dell'operazione; le questioni giuridiche (espropri) - ed i molti imprevisti che si dovevano temere; tutto questo mi metteva in uno stato di vera ansietà.

Eppure l'opera si doveva fare.

Io ero del tutto cosciente dei miei limiti e le funzioni di Presidente della Giunta Regionale impegnavano già tutte le mie energie.

Ma la mia angoscia poté scemare presto perché pensai che per la realizzazione di quest'opera la Regione disponeva già dell'uomo sicuramente adatto cioè Donato Turrini, assessore ai lavori pubblici.

Carattere singolare quest'uomo. Dottore in lettere e filosofia, non si perdeva mai nei labirinti delle astrazioni ma, dotato di un grande equilibrio e un eccellente senso pratico, dominava la realtà, affrontava i problemi andando subito direttamente al concreto. La ormai pluriennale esperienza di assessore regionale ai lavori pubblici lo aveva dotato di un notevole corredo di nozioni. Non ebbi alcuna esitazione: Lo pregai di assumere la presidenza della costituenda società che doveva diventare la titolare dell'impresa.

Indurre Turrini ad accettare l'incarico non fu cosa facile. Si dovevano superare le resistenze della sua modestia, della sua mancanza di ambizioni, della sua esemplare discrezione (non è mai andato a caccia di compensi), della sua istintiva riservatezza. Con lui la società dell'autostrada avrebbe acquisito la guida di un uomo assolutamente serio, laboriosissimo, sempre con l'animo attento alle sue responsabilità.

Egli finì con l'accettare l'incarico e, come ho detto, io provai per lui un sentimento di profonda riconoscenza. Ma la mia non è che la riconoscenza di un uomo; è evidente che Turrini ha titolo alla riconoscenza dell'intera comunità regionale e, se vogliamo, anche della comunità nazionale. Egli si introduce così: «ho scritto queste pagine pensando di fare cosa utile a quanti desiderano rendersi conto, anche nei particolari, dell'origine e della costruzione dell'autostrada del Bren-

nero senza dover ricorrere ad una ricerca negli archivi, dove forse certe notizie particolari sono difficilmente reperibili».

Con ciò la sua narrazione inizia e procede fino alla fine in un linguaggio semplice, limpido, sobrio, che ne rende gradevole la lettura. I fatti sono esposti in un ordine cronologico impeccabile e con una precisione diligentissima. Ho naturalmente avuto più volte occasione di esaminare altre pubblicazioni di questo genere, ma non ne ho trovata alcuna così pazientemente precisa ed accurata sotto tutti gli aspetti.

Turrini scrittore è uno storico di prim'ordine.

Ed ora l'autostrada è una realtà che cresce di anno in anno al servizio dei nostri scambi turistici e commerciali, superando di gran lunga le previsioni che erano state fatte negli studi di autorevolissimi consulenti. E vien da chiedersi che cosa sarebbe oggi la nostra Regione, nel grande quadro dei traffici europei, se non avessimo l'autostrada; vien da chiedersi come si sarebbero contratte le nostre possibilità di sviluppo; vien da chiedersi quale sarebbe la mortificazione del nostro Paese nelle vitali competizioni internazionali, politiche e culturali, in un periodo storico nel quale, pur fra difficoltà e lentezze, l'Europa si muove verso la sua unificazione.

Purtroppo l'esecuzione dell'opera – era inevitabile – ha voluto le sue vittime. Turrini le passa in rassegna, commosso, una per una, alla fine della sua narrazione: testimonianza di sacrifici, devoto perenne ricordo della sofferenza degli umili, artefici troppo spesso dimenticati dal progresso umano.

Tullio Odorizzi

Premessa

Ho scritto queste pagine pensando di fare cosa utile a quanti desiderano rendersi conto, anche nei particolari, dell'origine e della costruzione dell'Autostrada del Brennero, senza dover ricorrere ad una ricerca negli archivi, dove forse certe notizie particolari sono difficilmente reperibili. Si tratta della storia dell'importante opera ricavata da fatti vissuti personalmente o riportati da una serie di documenti che si sono via via formati da quando nacque l'idea e prese le prime mosse fino al suo compimento. È stato seguito quindi un ordine, dove possibile, quasi cronologico anche se non sempre organico e ordinato.

Per far conoscere nei termini più autentici l'origine ed i vari sviluppi dell'iniziativa ho creduto opportuno citare molte date, cifre, pareri e nomi, presi da un mosaico di documenti difformi che possono rendere la lettura non divertente ma che servono anche a facilitare la ricerca a chi volesse approfondire l'argomento.

Questa grande autostrada che dal giorno 11 aprile 1974 è in esercizio su tutto il suo percorso di 313 chilometri dal Brennero a Modena, per cause varie non fu mai ufficialmente inaugurata, rompendo così una tradizione che normalmente viene rispettata alla conclusione di ogni opera.

Mi pare perciò giusto che, a dieci anni dall'entrata in piena funzione della più grande opera realizzata, almeno nella Regione Trentino - Alto Adige, in questo dopoguerra, ci sia una testimonianza scritta che documenti, anche per i posteri, la sua origine.

È oltretutto un doveroso tributo di gratitudine alle autorità, e a quanti, contro dubbiosi e perplessi, diedero il loro appoggio all'iniziativa, e a chi contribuì alla sua realizzazione.

Rivolgo un vivo ringraziamento al Direttore Generale ing. Federico Menna, ai funzionari ed impiegati della Società che mi hanno dato la loro collaborazione nella stesura di questo lavoro.

Trento, marzo 1984

Il Valico del Brennero

L'uomo, da quando la civiltà ha iniziato il suo cammino, ha molto progredito, ha scoperto, ha realizzato, ha piegato al suo volere, ed alle sue necessità anche le forze naturali, cambiando talora l'aspetto di interi paesi.

C'è, tuttavia, una legge costante che nessuno ha saputo modificare: la ritroviamo in ogni età nel campo delle comunicazioni stradali che sono state (e sono e saranno ancora per moltissimo tempo, nonostante ogni progresso aereo) il mezzo più idoneo affinché l'umanità, attraverso la collaborazione e gli urti di popoli, possa superare le barriere della natura; gli uomini, conoscendosi, possano ampliare le loro cognizioni e scambiare le loro esperienze, e la civiltà possa camminare più celermente sulle vie del progresso.

È la legge costante delle grandi vie di comunicazione che, sono state, si sono sviluppate, perdurano ancora su itinerari spesso costretti da insuperabili ostacoli che, dalla notte dei tempi ad oggi, non hanno subito sensibili variazioni. E quando vicende politiche o storiche hanno realizzato, su queste vie, artificiose barriere, la forza elementare, ma infrenabile degli eventi naturali le ha travolte.

Sono constatazioni che valgono per quasi tutte le grandi vie di comunicazione; ma in misura particolarissima, valgono per il valico del Brennero.

I solchi vallivi dell'Isarco a sud e dell'Inn a nord, hanno tracciato fin dai secoli più lontani la via naturale per gli spostamenti delle tribù, per le migrazioni e gli insediamenti dei primi popoli che – dedicandosi all'agricoltura – si erano dati una residenza stabile, per le spedizioni militari che scoprivano alla civiltà mediterranea i paesi del centro e del nord Europa, per quelle che successivamente spinsero i popoli settentrionali verso l'Italia.

Da sempre il passo del Brennero fu la porta principale attraverso la quale civiltà e popoli diversi si scontravano e si incontravano e di questa alterna vicenda la storia ci narra solo gli ultimi capitoli, mentre ancor oggi la fatica degli studiosi e le documentazioni di casuali rinvenimenti confermano ed ampliano le nostre nozioni su questa verità.

Per brevi periodi, vicende politiche ed economiche nazionali di autarchia, protetta da aspre barriere doganali, sembrarono segnare una decadenza del valico del Brennero; ma si trattò di fatica inutile, poiché la via del Brennero, quella che scorre nei limiti e sul tracciato indicati dalla conformazione orografica è sempre rimasta la più naturale, la più comoda, la meno costosa per gli scambi che, superando il massiccio alpino, avvengono fra l'Europa settentrionale e l'Italia.

Solo il valico del Brennero, infatti, posto ad appena 1372 mt di quota, è idoneo a funzionare, senza eccessivo dispendio di mezzi ed impegno di energie, nei dodici mesi dell'anno. Da un secolo ormai (la Südbahn lo valicò nel 1867) il Brennero costituisce il maggiore dei transiti ferroviari alpini fra il bacino mediterraneo ed i paesi di lingua tedesca, ed è di duecento anni fa la costruzione di quella strada carrozzabile che Goethe ed Heine percorsero, realizzata sulla traccia di quella consolare della quale si trovano citazioni dal 102 a.C., quando col nome di strada romana del Norico fu affidata alla vigilanza del Console Quinto Lutazio Catulo che la sorvegliava da Trento.

Nell'ormai lontano 1950 quando la convenzione di Ginevra sulle vie di grande comunicazione designò le principali strade europee, con la sigla E 6 fu prevista l'arteria che da Levanger



LE GRANDI STRADE DI TRAFFICO EUROPEE (ITINERARI «E»):

- E 1 = Londra-Parigi-Nizza-Roma-Palermo
- E 2 = Londra-Losanna-Milano-Brindisi
- E 3 = Lisbona-Parigi-Stoccolma
- E 4 = Lisbona-Berna-Copenaghen-Stoccolma-Helsinki
- E 5 = Londra-Vienna-Budapest-Belgrado-Alexandroupolis-Istanbul-Ankara-Iskenderun
- E 6 = Roma-Berlino-Oslo-St. iordan
- E 7 = Roma-Vienna-Varsavia
- E 8 = Londra-Den Naag-Berlino-Varsavia-U.R.S.S.
- E 9 = Amsterdam-Basilea-Genova.

nella penisola Scandinava arrivava a Reggio Calabria, cioè dai limiti della terra delle ombre lunghe fino al Mediterraneo centrale, attraverso Oslo, Malmö, Berlino, Monaco, Innsbruck, Bolzano, Trento, Verona, Roma; e nessuno pensò che l'autostrada futura potesse passare altrove, che dal valico fra le valli dell'Inn e dell'Isarco, tanto che nel linguaggio internazionale dei tecnici, per autostrada del Brennero si intende la tratta fra Monaco e Roma della E 6. La «Dichiarazione sulla costruzione delle grandi strade di traffico internazionale» fu firmata a Ginevra il 16 settembre 1950.

I paesi firmatari furono allora il Belgio, la Francia, il Lussemburgo, l'Olanda e il Regno Unito. In seguito aderirono anche la Repubblica Federale Tedesca, l'Austria, la Grecia, l'Italia, la Norvegia, il Portogallo, la Svezia e la Turchia. I paesi firmatari decidevano di adottare un piano per la costruzione delle «Grandi Strade Internazionali» secondo le norme tecniche indicate nella «Dichiarazione».

Perciò se motivo di discussione può esistere, possiamo riferirlo soltanto ai tempi della realizzazione. Possiamo deprecare che l'autostrada del Sole abbia preceduto di tanto nelle preoccupazioni dei Governi quella da Modena al Brennero, e constatare come la mancanza della Modena-Brennero-Innsbruck vietasse il collegamento della rete autostradale italiana a quella austriaca ed, attraverso ad essa, alle autostrade germaniche.

Ma poiché le recriminazioni sono inutili, sarebbe dannoso il perdervi tempo. Meglio assai, ora che l'opera è compiuta, far sì – ognuno per la propria parte di responsabilità – che si avvicini il giorno nel quale il valico del Brennero possa tornare ad assolvere pienamente il suo compito di ponte tra genti diverse per lingua e costumi, ma unite dai vincoli nuovi del mercato comune e accomunate da quella millenaria civiltà che è stata faro di luce per tutte le genti. Una civiltà che ancora non ha concluso il suo compito e che altre pagine può scrivere se realizzeremo quell'Europa, in cui sulle ceneri dei nazionalismi, ci si riconosce fratelli nella libertà e nel comune desiderio di pace e di benessere.

Verso l'idea di un'autostrada

Alla fine del secondo conflitto mondiale la situazione economica dell'Italia era quella di un Paese che doveva pensare a sanare le piaghe lasciate da una lunga guerra persa, dando inizio alla ricostruzione delle città e delle strade bombardate, ed a far riprendere l'attività all'economia in genere.

In questo quadro alla fine del 1948 iniziò la sua attività la Regione Trentino - Alto Adige, sorta in base alla legge 26 febbraio 1948, n. 5.

I primi anni di intenso lavoro della Regione furono impiegati per affrontare i problemi locali riguardanti l'agricoltura, i lavori pubblici, l'industria, il commercio ed il turismo. Per quest'ultimo settore in collaborazione con gli Enti Provinciali del Turismo si cercò tramite una intensa attività di propaganda fatta all'estero, soprattutto nei paesi del centro-nord Europa, di illustrare in più lingue le attrattive della nostra Regione diffondendo pieghevoli e carte geografiche delle Dolomiti e del Lago di Garda allora in completa crisi, cercando di portare l'attività di richiamo turistico su quello stesso piano sul quale si stavano ponendo gli altri paesi europei. E l'attività promossa dalla Regione nei primi tre anni incominciò a dare i suoi frutti. L'afflusso di turisti provenienti dal nord aumentò specialmente nei mesi estivi, ma contemporaneamente si manifestò evidente la insufficienza della vecchia strada statale n. 12 del Brennero-Abetone, che risentiva dell'età, e conseguenti caratteristiche, e dei danni provocati dalla guerra.

Fu per trovare un rimedio a questa situazione che nel 1952 il Presidente della Giunta Regionale avv. Odorizzi, mi incaricò quale Assessore Regionale ai lavori pubblici in collaborazione con il collega al commercio-turismo Girardi e col Consigliere Regionale conte Alberti – Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo di Trento ed esperto del settore – di esaminare il problema.

Dopo l'esame della situazione si giunse alla conclusione che per incrementare l'affluenza turistica nella Regione era indispensabile migliorare radicalmente la viabilità, soprattutto quella di collegamento con l'estero tenendo conto della inadeguatezza della S.S. n. 12, che da sempre rappresentava la via principale per unire l'Italia, attraverso l'Austria, alla Germania ed agli altri paesi del nord Europa.

Purtroppo anche la situazione della viabilità statale austriaca oltre il confine del Brennero non era migliore della nostra. E le condizioni economiche di quel paese, a causa della guerra, forse peggiori delle nostre.

L'Austria aveva però a vantaggio su di noi, la vicinanza della Germania con la sua vasta rete di autostrade costruite prima della seconda guerra mondiale, e quindi un esempio evidente della loro utilità per far rinascere l'economia del paese. Inoltre già nel 1937 in Germania era nata l'idea di superare il valico del Brennero con un'autostrada Monaco-Seefeld-Mittenwald-Innsbruck per avvicinare il nord all'Italia. Ma questo piano alla luce dello sviluppo crescente del traffico fu abbandonato e negli anni dal 1939 al 1941 fu predisposto un primo studio per un'autostrada Kufstein-Innsbruck-Matrei mentre da qui fino al Brennero fu prevista soltanto la sistemazione della strada statale.

In Italia all'indomani della guerra, mentre tutte le energie e tutti i mezzi della Nazione erano impegnati nella ricostruzione, si incominciò a parlare di autostrade.

La Brescia-Bergamo-Milano, offriva – con le punte altissime del traffico che richiamava – una prova dell'utilità di queste vie riservate al traffico motorizzato, tali da consentire migliori garanzie di sicurezza e velocità e capacità di autofinanziarsi attraverso piani pluriennali. Questa autostrada documentava anche come la sua esistenza avesse funzione di impulso, costituendo un autentico volano perché l'economia delle zone circostanti assumesse un più celere ritmo di sviluppo in tutti i campi: dalla produzione agli scambi, al turismo.

Questo piccolo gruppo di lavoro consultò più volte anche l'ing. Piero Francescatti Capo Compartimento Anas di Bolzano per vedere se esistevano reali possibilità di adeguare alle nuove esigenze la strada statale n. 12 del Brennero. La convinzione riportata fu che la statale n. 12 non sarebbe mai riuscita ad assolvere le funzioni richieste in modo sufficiente.

In Italia a quell'epoca, come detto precedentemente, si parlava di autostrade e questo tema fu dibattuto sui giornali e trattato in modo particolare dalle due Camere di Commercio di Trento e Bolzano.

Esaminata quindi la convenzione di Ginevra del 1950, che prevedeva la principale rete viaria europea comprendente il tracciato dalla Penisola Scandinava a Roma segnato con la sigla E 6, la Giunta Regionale arrivò alla conclusione che l'unica soluzione valida per migliorare in modo radicale la viabilità, alla quale erano legati i problemi economici prima indicati, poteva venire dalla costruzione di una autostrada.

Nel marzo del 1953 la Giunta Regionale mi inviò, quale assessore, a Palermo al congresso per la viabilità per prospettare al Ministro dei Lavori Pubblici, on. Aldisio, la necessità di sistemare la viabilità statale in Regione e per vedere la possibilità della costruzione di una autostrada di collegamento, attraverso il passo del Brennero, con il centro-nord Europa. Il Ministro, sentiti brevemente i tecnici dell'Anas presenti, dato il volume di traffico esistente allora sulla statale, ritenne sufficiente un miglioramento della strada statale n. 12, e mi disse che il problema di una autostrada, era opportuno rinviarlo. Così la mia missione si concluse con un esito del tutto negativo, che riferii successivamente al Presidente della Giunta Odorizzi, il quale però mi incoraggiò a tener vivo l'argomento sia in sede locale, che romana e allacciare contatti con l'Austria che aveva uguale problema per la strada Brennero-Innsbruck.

Malgrado questo primo insuccesso la Regione non abbandonò l'idea e nel 1954 continuò ad insistere nell'iniziativa soprattutto a Roma, dove presso la Direzione Generale dell'Anas si stava studiando il piano delle autostrade da costruire in base ad una legge in preparazione, e che nel 1955 diventerà la legge n. 463. L'insistenza diede qualche risultato positivo.

In Austria nel 1954 si iniziò la prosecuzione dell'autostrada Salisburgo-Vienna mentre ad Innsbruck durante l'esposizione autunnale del medesimo anno apparve un manifesto dal titolo «Tirol braucht keine Autobahn, sondern Alpenstrassen» (il Tirolo non adopera autostrade ma strade alpine) richiamandosi alle numerose e belle strade dei passi dolomitici del «Sud Tirolo» Trentino - Alto Adige. Proprio in quel periodo il dott. Heinz Knoflach Presidente della Camera di Commercio del Tirolo e futuro Presidente della Società Autostrada Innsbruck-Brennero, durante una riunione del Comitato internazionale del traffico pesante rivolse al Ministero del Commercio e della ricostruzione di Vienna una esortazione perché venisse tenuta presente in futuro una autostrada per il passo del Brennero.

Nell'anno successivo anche in Austria l'idea di una autostrada di collegamento con l'Italia attraverso il Brennero era in piena discussione. Nel 1955 fui presentato dall'avvocato comm. von Walther, Presidente della Camera di Commercio di Bolzano, al dott. Knoflach, persona molto cordiale, entusiasta dell'iniziativa e che mantenne con noi rapporti di collaborazione per tutta la durata dei lavori di costruzione delle due autostrade.

Al Ministro Aldisio successe l'on. Romita, e pertanto si rivolse al nuovo Ministro la richiesta di voler includere nel piano autostradale previsto dalla futura legge, la Brennero. Le richieste furono appoggiate dal Presidente Odorizzi e dai parlamentari sen. Benedetti, sen. Mott e dall'on. Helfer. La risposta fu sempre negativa e giustificata dal volume di traffico della S.S. n. 12. Gli organi tecnici dell'Anas non volevano ammettere che il numero dei veicoli era subordinato alle capacità di assorbimento del traffico da parte della S.S. n. 12; e la Brennero non fu inclusa nel piano. Fu possibile però ottenere che venisse menzionata nella relazione per la realizzazione in un secondo tempo.

Il 21 maggio 1955 fu approvata la legge n. 463 che prese il nome di legge Romita, e che prevedeva la realizzazione delle seguenti autostrade:

- | | |
|--------------------------------|--------|
| 1. Milano - Napoli | Km 740 |
| 2. Serravalle - Milano | Km 87 |
| 3. Brescia - Padova | Km 145 |
| 4. Savona - Ceva | Km 42 |
| 5. Torino - Ivrea | Km 56 |
| 6. Napoli - Pompei (raddoppio) | Km 23 |
| 7. Padova - Mestre (raddoppio) | Km 24 |

Tutte queste opere avevano una valida giustificazione, ma servivano soltanto per migliorare l'economia nazionale creando una importante rete interna a rapido scorrimento che collegava i più importanti centri di produzione della nazione, senza tener presente però che questa rete interna mancava di una fonte fondamentale di alimentazione se non veniva allacciata all'Europa centrale attraverso le Alpi.

L'inserimento della Brennero nella relazione alla legge come realizzazione da riservare ad un secondo tempo fu un risultato limitato, ma che servì di stimolo per continuare nel lavoro a sostegno dell'iniziativa. Si pensò quindi di coinvolgere nel lavoro le due Camere di Commercio di Trento e di Bolzano. Il Presidente di Trento comm. Leo Detassis e il Presidente di Bolzano avv. comm. Walter von Walther appoggiarono con entusiasmo l'iniziativa della Regione e diedero un insostituibile contributo alla promozione dell'opera.

Fu presso la Camera di Commercio di Trento che un comitato di lavoro composto dai due Assessori Regionali, ai lavori pubblici, industria-commercio e turismo, dai Presidenti delle due Camere di Commercio e dai tecnici ing. arch. Miorelli, ing. Di Agazio ed ing. Innerebner incominciò ad affrontare concretamente i vari problemi pratici tra i quali quello del tracciato, particolarmente difficile nella valle dell'Isarco.

Il primo esame fu eseguito dopo attenti sopralluoghi dagli ingegneri Innerebner e Miorelli

esperti anche per gli aspetti relativi alla tutela del paesaggio, i quali confermarono valido il percorso lungo la valle dell'Isarco.

La Giunta Regionale già nel 1956 fece predisporre dal dr. Lino Sartori uno studio per un programma di sviluppo economico in base anche all'attuazione del Piano Vanoni, che prevedeva la realizzazione dell'autostrada del Brennero, a proposito della quale è detto:

«Nella prima fase del programma nazionale di grandi autostrade inspiegabilmente non è stata considerata la Brennero-Verona, che – collegandosi da un lato con le grandi autostrade austrogermaniche e dall'altro con la rete autostradale nazionale – costituisce la via di comunicazione fra l'Italia e il Centroeuropa.

I caratteri di priorità di questa opera sono ancora accentrati da due ordini di circostanze:

- a) il movimento dei turisti stranieri in Italia è alimentato per circa un terzo dalla Germania e dall'Austria, che tendono ad accrescerlo ulteriormente e che si valgono soprattutto del transito del Brennero;
- b) su 7.384.772 stranieri entrati in Italia nel 1955 per transiti stradali, 2.210.772 si sono presumibilmente incanalati sulla strada del Brennero, con un aumento, rispetto all'anno precedente, di gran lunga più alto rispetto a tutti gli altri transiti stradali;
- c) le condizioni della strada nazionale del Brennero, per caratteristiche tecniche e per i frequentissimi attraversamenti di abitati sono e sempre più divengono inadeguate alla sua funzione ed estremamente pericolose.

L'azione della Regione dovrà seguire tre direttrici:

- a) far valere con ferma obiettività, mediante le sue rappresentanze amministrative e politiche, le ragioni di priorità;
- b) coordinare le opere stradali locali eseguite con i contributi della Regione, in funzione della nuova grande strada, in modo da facilitarne, semplificarne e renderne meno costosa la costruzione;
- c) promuovere e secondare l'iniziativa privata disposta ad assumere la costruzione dell'autostrada secondo le formule della citata legge 21 maggio 1955, n. 463 ed a predisporre i progetti.

Il problema della convenienza delle autostrade supera evidentemente la competenza della Regione. Essa però, vi è grandemente interessata ed è evidente che la sua azione per far valere il giusto ordine di priorità nelle grandi opere stradali deve adeguarsi agli orientamenti statali.

Comunque sia – con l'autostrada e con la sostanziale rettifica delle strade ordinarie – l'esigenza di immediate iniziative per adeguare le comunicazioni stradali per le Valli dell'Isarco e dell'Adige alle esigenze del traffico nazionale ed internazionale, ha priorità obiettiva e visibile e la Regione dovrà farla valere con tutta la necessaria fermezza». La Giunta Regionale decise la pubblicazione di questo studio nella seduta del 19 febbraio 1957.

Uniformandosi a questo programma la Regione continuò a far valere presso il nuovo Ministro dei lavori pubblici on. Togni, che realizzò in buona parte il programma previsto dalla legge n. 463, le ragioni di priorità esistenti a favore dell'autostrada del Brennero. Purtroppo un altro elemento di disturbo si presentò e fu la richiesta avanzata, in alternativa alla Brennero, per la costruzione dell'autostrada Venezia-Cortina-Zillertal-Monaco. Quest'opera era sostenuta con molto peso dal Veneto orientale e soprattutto da Venezia che riteneva in questo modo di potenziare l'attività commerciale del suo porto. Anche Monaco non vedeva negativamente questa idea. Contraria invece si manifestò l'Austria. Vi erano inoltre le enormi difficoltà naturali create dalla barriera delle Alpi Aurine, che dovevano essere superate con una lunga galleria dalla Pusteria fino alla Zillertal. Infatti questa grande idea, che pareva diventasse realtà molti anni fa, rimase, ed è tutt'ora, una aspirazione di Venezia e fu realizzato soltanto il tratto Mestre-Vittorio Veneto di Km 59. Alla legge n. 463 seguirono la n. 298 del 21 marzo 1958 per la Venezia-Trieste e la n. 904 del 18 agosto 1959 per la Palermo-Catania e la Catania-Messina. La costruzione della Brennero veniva sempre rinviata, nonostante le pressioni esercitate anche mediante le rappresentanze politiche. Fu perfino tentata la costruzione da parte della Regione del tratto situato nel territorio regionale, e per verificare se esisteva la competenza per farlo vi fu un incontro tra il Presidente Odorizzi ed il Capo dell'Ufficio legislativo del Ministro dei lavori pubblici Cons. di Stato avv. Roersen. La competenza veniva riconosciuta, ma sarebbero mancati gli aiuti finanziari previsti dalla legge n. 463, pur trattandosi di opera di sicuro interesse soprattutto nazionale, e così si ritornò ad insistere perché anche la Brennero potesse godere delle agevolazioni finanziarie concesse alle altre autostrade.

Costituzione Comitato Piani - Vie di Comunicazione

Nella seduta del 13 giugno 1957 il gruppo di lavoro per la costruzione dell'autostrada del Brennero, deliberava di proporre la costituzione di un regolare Comitato con sede e segreteria presso la Camera di Commercio di Trento, con la denominazione di Comitato Piani - Vie di Comunicazione della Regione con l'incarico di occuparsi sia dell'autostrada che della ferrovia del Brennero. Venne stabilito che il suo compito principale fosse quello di svolgere un'adeguata azione di divulgazione in modo da informare l'opinione pubblica circa la necessità dell'autostrada e di una radicale sistemazione della ferrovia del Brennero.

Nella medesima seduta venne inoltre proposto di incaricare l'ing. de Unterrichter di preparare uno studio sull'autostrada e l'ing. conte Sardagna sulla ferrovia del Brennero. Questi elaborati dovevano servire di base di discussione per i futuri lavori.

Il Comitato sarebbe stato composto da:

- l'assessore ai lavori pubblici, Turrini - Presidente
- l'assessore all'industria, commercio, Berlanda
- il presidente della camera di commercio di Trento, Detassis
- il presidente della camera di commercio di Bolzano, von Walther
- l'ing. de Unterrichter
- l'ing. conte Sardagna
- i tecnici ing. Miorelli, ing. Di Agazio, ing. Innerebner
- segretario il dott. Ezio Tomasi.

A questa riunione ne seguirono altre due per preparare quella generale del 9 luglio 1957 con l'invito esteso al Presidente della Giunta Regionale, all'ingegnere Capo Compartimento dell'Anas di Bolzano, ed ai rappresentanti dei maggiori Enti economici delle due Province. Furono inoltre invitate la Camera di Commercio di Innsbruck, di Mantova e di Modena ed altri Enti. La riunione doveva mettere in rilievo l'urgenza di risolvere il problema delle comunicazioni attraverso il Brennero sia stradali che ferroviarie.

La partecipazione alla riunione fu numerosa dimostrando così il grande interesse rappresentato dall'argomento in discussione.

Il Presidente della Giunta Regionale avv. Odorizzi, che era accompagnato dai due assessori regionali ai lavori pubblici, ed industria e commercio, assunse, su invito del Presidente della Camera di Commercio Detassis, la presidenza della riunione.

Il Presidente Detassis informò i presenti della costituzione del Comitato Piani - Vie di Comunicazione della Regione e dei lavori preparatori svolti.

Quindi il Presidente Odorizzi disse: «È di comune esperienza non solo dei pubblici amministratori, ma dei privati cittadini in questo periodo, l'aggravarsi sempre maggiore del problema della viabilità. E per noi questo problema acquista proporzioni caratteristiche, direi quasi persino preoccupanti, quando pensiamo alle condizioni della più rilevante arteria di cui disponiamo che è l'arteria che ci congiunge col Brennero e col Nord Europa. Dobbiamo assolutamente concentrare la nostra attenzione su questo argomento e quando dico la nostra, non intendo dire solo quella delle due Province che sono saldamente unite nella costituita Regione del Trenti-

no - Alto Adige, ma intendo dire anche quella delle Province che a questa iniziativa possono sentirsi particolarmente sensibili per i rilevanti aspetti che col problema stesso sono connessi. Salutando tutte le rappresentanze delle Camere di Commercio qui convenute, un saluto particolare voglio rivolgere ai Rappresentanti della Camera di Commercio di Innsbruck, gentilmente presenti anche ad esprimere fin dal primo momento la loro convinzione che l'argomento appunto vada considerato come un tema direttivo che trascende largamente i confini della nostra modesta regione».

Vi fu quindi una lunga discussione alla quale parteciparono quasi tutti i presenti. Il rappresentante della Camera di Commercio di Innsbruck von Vittorelli mise in particolare evidenza l'interesse del Tirolo per i problemi stradali e ferroviari del Brennero informando di quanto fatto per la parte che riguardava il tratto in Austria.

Il prof. ing. Rinaldi, Provveditore alle opere pubbliche dell'Emilia si dichiarò interessato ai due problemi per il collegamento dell'Emilia al nord Europa e approvò l'iniziativa.

L'ing. Francescatti, Capo compartimento dell'Anas di Bolzano, ritenne che sia i problemi stradali che quelli ferroviari del Brennero andavano affrontati al più presto, e giustificava l'esclusione dal primo programma previsto dalla legge n. 463 perché riservato soprattutto all'autostrada Milano-Roma ed a poche altre.

Pure il dott. Nicolini, Presidente della Camera di Commercio di Mantova e il comm. Camerlenghi per la Provincia di Mantova, aderirono «toto corde» all'iniziativa – e così pure l'ing. Liprini, Ingegnere Capo della Provincia di Modena.

Il Presidente Unione Camere di Commercio del Veneto conte di Maniago rilevò l'importanza del convegno mettendo però in evidenza che c'erano altri problemi che interessavano maggiormente Venezia e Trieste. Evidentemente alludeva alla Venezia-Monaco.

Tutti i presenti approvarono le proposte presentate con l'auspicio che a questo Comitato aderiscano gli altri enti pubblici della Regione e di quelle che verranno attraversate dall'autostrada in modo da arrivare nel minor tempo possibile alla costituzione della Società per la costruzione dell'autostrada.

Questa riunione sanzionò praticamente la costituzione del Comitato e confermò la necessità della costruzione dell'autostrada.

La Camera di Commercio di Trento con delibera del 1° ottobre 1957 approvava ufficialmente la costituzione del Comitato Piani - Vie di Comunicazione della Regione Trentino - Alto Adige, invitando la Regione, le Province di Trento e Bolzano e gli altri Enti pubblici ad aderire al Comitato.

Il Comitato, tenendo sempre presenti i compiti fissati nella riunione del 9 luglio 1957, svolse una intensa azione di promozione e di diffusione dell'idea della necessità di arrivare alla realizzazione dell'autostrada, presso tutte le Camere di Commercio e gli altri Enti pubblici delle Province interessate. Tenendo come base di esame lo studio di massima preparato dall'ing. de Unterrichter e con la collaborazione, per la parte particolarmente difficile del tratto Brennero-Bolzano, dei membri tecnici ing. Miorelli ed ing. Innerebner, fu avviata anche la discussione sul percorso da seguire nella futura progettazione dell'autostrada.

Era evidente che il problema in esame trascendeva i confini nazionali per cui costanti furono anche gli incontri con i rappresentanti delle Camere di Commercio del Tirolo e di Monaco

dove si faceva molto forte la pressione degli Enti veneziani, per la costruzione della direttissima Venezia-Monaco.

Il progetto studiato dall'ing. Miozzi, che prevedeva una sopraelevata Venezia-Monaco, fu discusso al Convegno sui valichi alpini tenuto a Trieste nei giorni 23-24 giugno 1958, e trovò sostenitori tra i rappresentanti degli Enti del Veneto orientale.

Dall'inizio del 1958 il Comitato, visto che l'iniziativa era accolta con favore anche fuori Regione, e in modo particolare a Mantova, Modena e Reggio Emilia, incominciò a preparare la costituzione della Società. Nella seduta del 20 giugno 1958 fu predisposto un primo schema di statuto per la costituzione della Società per l'autostrada del Brennero, schema che fu sottoposto alla approvazione di massima, nella riunione tenuta a Riva del Garda il 30 giugno 1958, ai rappresentanti delle Amministrazioni Provinciali, Comunali e delle Camere di Commercio di Trento, Bolzano, Verona, Mantova, Modena, Reggio Emilia e della Società Autostrada Brescia-Padova.

Dopo questa approvazione di massima, nella seduta del 12 dicembre 1958, si fece il punto della situazione delle adesioni dei vari Enti alla futura Società. La Regione Trentino - Alto Adige aveva aderito con legge che presentai al Consiglio quale assessore regionale ai lavori pubblici e che il 16 ottobre 1958 fu approvata ad unanimità con dichiarazioni favorevoli da parte dei consiglieri capogruppo Bruno Kessler (D.C.) e Danilo Paris (P.S.D.I.).

La Provincia ed il Comune di Trento, stavano perfezionando gli atti per la loro adesione. La Camera di Commercio di Bolzano aveva già aderito; mentre il Comune e la Provincia di Bolzano non avevano, fino a quel giorno, inviato l'adesione; il Comune e la Provincia di Mantova avevano già inviato l'adesione e quella della Camera di Commercio era in corso. La Provincia e la Camera di Commercio di Modena avevano dato l'adesione, quella del Comune era in corso; per Reggio Emilia era arrivata la risposta positiva soltanto del Comune.

La Società Brescia-Padova aveva aderito; da parte degli Enti di Verona non vi fu alcuna adesione, ed in un colloquio avuto con i rappresentanti degli Enti, emersero molte perplessità, perché si considerava il tracciato poco vantaggioso per Verona, che rimaneva troppo lontano dall'autostrada.

Avevano invece manifestato il desiderio di aderire alla Società gli Enti di La Spezia e di Parma. Fu deciso di rinviare ad un secondo tempo l'esame di queste richieste.

Puntualizzata così la situazione delle adesioni fu fissato il 15 gennaio 1959 come termine ultimo per la presentazione dell'adesione in modo da mettere il Comitato nella condizione di poter convocare l'Assemblea per la costituzione della Società entro febbraio, ed avviare ufficialmente al più presto le pratiche di concessione e finanziamento.

Il Comitato alla fine di gennaio, avute tutte le adesioni, convocò, presso la Camera di Commercio di Trento per il 20 febbraio 1959, tutti i rappresentanti degli Enti per la costituzione della Società.

La costituzione della Società

La Società fu costituita a Trento, presso la Camera di Commercio, il 20 febbraio 1959 con rogito del notaio Marchesoni e l'atto fu omologato dal Tribunale di Trento il 29 aprile 1959. In quella sede l'Assemblea procedette alla nomina del Presidente del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale. Capitale sociale di L. 120.000.000.

L'Assemblea voleva nominare alla Presidenza, l'avv. Odorizzi Presidente della Regione, che non accettò e propose il mio nome quale Presidente del Comitato promotore.

Il 15 maggio fu possibile convocare il Consiglio di Amministrazione per la prima seduta e nominare i due Vice Presidenti ed il Comitato Direttivo. Il primo Consiglio di Amministrazione risultò così composto:

<i>Presidente:</i>	Turrini dott. Donato
<i>Vice Presidenti:</i>	Buffatti avv. Luigi Rossi Barattini ing. Giovanni
<i>Consiglieri:</i>	Bampi ing. Silvano Berlanda comm. Paolo Bertelli dott. Gaetano Boccalari dott. Federico Camerlenghi cav. Carlo Corassori comm. Alfeo Corsini prof. Umberto Detassis comm. Leo Frinzi avv. Arturo Grigato dott. Luigi Montanari ing. Dante Pasquali ing. Giorgio Piccoli dott. Nilo Raffener sen. avv. Giuseppe Ricco rag. Giuseppe Rosa avv. Riccardo Sartori dott. Lino Schatz dott. Anton Tosadori ing. Giulio Cesare von Pretz dott. Leo von Walther avv. Walter Zanotto prof. Giorgio

Collegio dei Sindaci:

<i>Sindaci effettivi:</i>	Mauro dott. Sebastiano - Presidente Nicolini dott. Giuseppe Porta dott. Athos
<i>Sindaci supplenti:</i>	Franceschini dott. Marco Peretti dott. Umberto

In data 13 giugno 1959 venne inoltrata domanda alla Direzione Generale dell'Anas per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostrada, nonché il contributo statale nella misura massima prevista dall'art. 3 della legge 21 maggio 1955 n. 463. La domanda ebbe esito negativo perché i fondi stanziati con la legge citata erano tutti impegnati. In data 3 luglio 1959 con foglio n. 1322 il Ministro dei Lavori Pubblici – Presidente dell'Anas – così rispose:

«Con istanza in data 13 giugno 1959 la S.V. in nome e per conto della Società p.a. “Autostrada del Brennero” ha chiesto la concessione di costruzione ed esercizio dell'autostrada “Passo del Brennero-Modena-Autostrada del Sole”, nonché il contributo statale a termini della legge 21 maggio 1955 n. 463, sulle spese di costruzione dell'autostrada medesima.

Si fa presente al riguardo che, non essendo stata l'Autostrada in questione compresa nel programma di prima attuazione formulato in applicazione dell'art. 2, comma II°, della legge soprarichiamata, non si ravvisa, al momento, la possibilità di procedere alla formale istruttoria per l'affidamento della concessione di costruzione ed esercizio, in quanto non risulterebbe possibile alcuna corresponsione di contributo da parte dello Stato».

Il Ministro
Togni

Avuta questa risposta il problema fu posto anche all'attenzione del Presidente del Consiglio on. Segni che in data 17 luglio 1959 ricevette la delegazione dei parlamentari della Regione Trentino - Alto Adige, il Presidente della Giunta Regionale ed il Presidente della Società.

A seguito di ripetute richieste della Società il Ministro dei Lavori Pubblici on. Togni il 10 dicembre 1959 ricevette il Comitato Direttivo che ebbe modo di ribadire la particolare importanza che rivestiva l'iniziativa sia in campo nazionale che internazionale.

Il Ministro, pur riconoscendo la validità della richiesta fece presente che bisognava aspettare una nuova legge che gli uffici del Ministero avevano già predisposto, e che attendeva l'approvazione del Consiglio dei Ministri non appena risolta la crisi ministeriale allora in corso.

La Società ritenne opportuno presentare in data 12 dicembre 1959 un'altra istanza, chiedendo in sostituzione del contributo, la concessione per settanta anni, la garanzia dello Stato sulle obbligazioni emesse dalla Società e le esenzioni fiscali. Purtroppo anche questo tentativo andò a vuoto.

Durante i mesi autunnali il Consiglio deliberò di affidare l'incarico per la progettazione di massima agli ingegneri Guido de Unterrichter e Bruno Gentilini i quali accettarono impegnandosi a presentare il tracciato di larga massima entro un mese, e il progetto di massima entro sei mesi dalla firma della convenzione.

Già il 14 dicembre 1959 l'ing. Gentilini illustrò al Consiglio il tracciato di larga massima che partendo dal Brennero, seguendo l'Isarco toccava Bressanone, Bolzano, quindi Trento, Chiusa di Verona, Mantova per allacciarsi infine all'Autostrada del Sole fra Modena e Reggio Emilia. Il Consiglio approvò ad unanimità.

Il progetto di massima fu consegnato alla Società il 26 settembre 1960. Nel corso del 1959

l'interesse per la futura autostrada aumentò e l'argomento fu trattato ampiamente nei convegni internazionali promossi dal Comitato traffici del Brennero nel settembre a Bolzano e quindi a Verona, dove fu discusso anche il tracciato a sud di Verona.

La Società continuò i contatti, già avviati dal Comitato promotore, con le Autorità austriache, che avevano manifestato la loro preferenza per la nostra iniziativa rispetto ad altre concorrenti.

Il 16 gennaio 1960 a Igls (Innsbruck) presso il Golfhotel Iglerhof vi fu un importante convegno sulle vie di comunicazione internazionale al quale parteciparono le autorità tirolesi, i rappresentanti della Brenner Autobahn, e da parte italiana, il console italiano a Innsbruck, l'ing. Francescatti dell'Anas, l'ass. reg. Walter Amonn, il Sindaco di Bolzano Ziller e per la nostra Società il Presidente con l'avvocato von Walther. Anche in questa occasione fu ribadita la necessità della costruzione dell'autostrada anche sul versante italiano del Brennero.

Il lavoro di persuasione fatto sul Governo e sui funzionari della Direzione generale dell'Anas aveva dato buoni risultati, tanto che veniva assicurato alla nostra autostrada il preminente interesse nazionale ed internazionale e quindi meritevole dell'aiuto dello Stato, secondo quanto previsto dal disegno di legge.

Le nostre aspettative venivano però ritardate dalla lunga crisi ministeriale del 1960 e dalla conseguente attesa per la formazione del nuovo Governo.

Formato il nuovo Governo, il Presidente del Consiglio dei Ministri nelle dichiarazioni programmatiche in tema di costruzioni autostradali disse: «non più provvedimenti per singole iniziative, ma soluzione integrale del problema con particolare riguardo alle esigenze del Mezzogiorno».

Va notato il deciso intervento del sen. ing. de Unterrichter che già nel giugno del 1959 fece approvare dalla VII^a Commissione del Senato un ordine del giorno con cui impegnava il Governo ed il Ministro dei LL.PP. «a dare rapida attuazione alla costruzione dell'autostrada del Brennero prevista nella relazione alla legge 21 maggio 1955 n. 463».

Il nuovo piano di costruzioni autostradali

Le direttive del nuovo Governo furono recepite nel disegno di legge n. 1378 dal titolo «Piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali» presentato al Parlamento il 12 gennaio 1961. Nell'illustrazione del nuovo programma era detto:

a) Premesse

«Il complesso delle costruzioni autostradali che si ritiene possa dare all'intero Paese una rete organica, sia in relazione alle comunicazioni internazionali (secondo la Convenzione Internazionale di Ginevra), sia per i raccordi interni, a carattere nazionale, oggetto della presente relazione programmatica, è stato studiato in relazione ai seguenti criteri:

1. Realizzazione di itinerari previsti dalla Convenzione Internazionale di Ginevra sia come «Grandi Strade di Traffico Internazionale» che come «Diramazioni e Tronchi». Sono inoltre previsti alcuni itinerari che, per quanto non indicati dalla Convenzione Internazionale di Ginevra, sono ritenuti di assoluta necessità per i collegamenti trasversali tra le grandi direttrici Nord-Sud.
2. Realizzazione di collegamenti rapidi con i Paesi esteri confinanti, e ciò anche in relazione ai piani in atto ed in programma dei grandi trafori alpini. Per quanto riguarda l'autostrada Verona-Brennero, il finanziamento del piano consente il suo innesto nella rete, fino al suo inserimento con l'Autostrada del Sole.
La determinazione di tale inserimento da Verona a Sud presenta complessi problemi di scelta, che potranno essere studiati e risolti durante la fase indubbiamente prioritaria di realizzazione del tracciato dal Brennero a Verona.

b) Caratteristiche tecniche delle nuove autostrade

In funzione delle difficoltà di ordine morfologico, geologico, storico-paesaggistico delle zone attraversate e del prevedibile volume di traffico assorbito da ciascuna autostrada, o suo tronco, sono stati, nello studio del piano, previsti tre tipi diversi di autostrade le cui caratteristiche tecniche vengono qui di seguito riportate:

Caratteristiche di progetto	Autostrade di tipo		
	A	B	C
Velocità minima di progetto	100 Km/h	100 Km/h	80 Km/h
Raggio minimo di curvatura:			
normale	500 m.	500 m.	300 m.
eccezionale	300 m.	300 m.	150 m.
Distanza minima di visibilità:			
normale	250 m.	250 m.	200 m.
eccezionale	150 m.	150 m.	150 m.
Pendenza massima:			
normale	4%	4%	5%
eccezionale	6%	6%	7%
Sezioni tipo:			
in tracciato normale	24 m. ed oltre	18,70 m.	(14,10 m. 18,70 m.)
su ponti e viadotti	2x8,60 m.	16,70 m.	12,10 m.
in galleria	2x9,50 m.	10,00 m.	10,00 m.

Nelle costruzioni delle autostrade di tipo B e C si prevederà di effettuare gli espropri in modo che, qualora in un secondo tempo l'incremento del traffico lo richieda, esse possano essere trasformate di tipo A.

c) Rete prevista

Il piano prevede la realizzazione delle seguenti opere:

- 1) Autostrade libere da pedaggio:
Salerno-Reggio Calabria, da costruire direttamente dall'Anas - Km 420.
- 2) Autostrade a pedaggio:
 - a) Concessione I.R.I.
 - Milano-Napoli (completamento del tronco Firenze-Roma nel tratto Incisa Valdarno-Monte S. Savino-Magliano-Sabino);
 - Autostrade ANAS (completamento opere in corso e raddoppio Milano-Laghi);
 - Como-Chiasso;
 - Genova-Sestri Levante;
 - Brennero-Verona-Autostrada del Sole e della Cisa;
 - Padova-Bologna;
 - Bologna-Canosa;
 - Firenze-Mare (completamento opere in corso);
 - Roma-Civitavecchia;
 - Napoli-Bari circa Km 2.00
 - b) Altre autostrade a pedaggio da affidare in concessione Km 1.200
- 3) Superstrade e raccordi:
da costruire dall'Anas direttamente circa Km 1.500

Finalmente per la prima volta il Governo parlava di un programma che prevedeva la realizzazione di itinerari previsti dalla Convenzione di Ginevra del 1950 per le «grandi arterie di traffico internazionale», e tra queste nominava la Brennero. In questa importante illustrazione vi era però la limitazione della esecuzione, in un primo tempo, al tratto Brennero-Verona rimandando alla conclusione di questo tratto la prosecuzione fino all'innesto dell'Autostrada del Sole, e motivando questo rinvio con i complessi problemi di scelta del tracciato. «La pressione» fatta sul Governo e sulla Direzione generale dell'Anas, dagli Enti bolognesi per il percorso diretto Verona-Bologna, era evidente e molto pesante.

Un altro punto importantissimo riguardava le caratteristiche tecniche previste per la nostra autostrada, che a causa delle difficoltà di ordine morfologico, geologico e storico-paesaggistico «veniva» inserita tra quelle di tipo «C», quindi più che una vera autostrada doveva diventare una «superstrada». Infine era prevista la sua realizzazione da parte dell'IRI secondo un programma decennale indicato all'art. 15 dove figurava tra le ultime e per il solo tratto Brennero-Verona.

Riporto l'art. 15:

«La costruzione e l'esercizio delle autostrade: Milano-Napoli, in deroga alla legge 21 maggio 1955, n. 463; Firenze-Mare, in deroga alla legge 17 aprile 1948, n. 547, nonché delle autostrade: Milano-Brescia; Milano-Laghi; Como-Chiasso; Serravalle-Genova; Genova-Savona; Genova-Sestri Levante; Verona-Brennero; Padova-Bologna; Bologna-Canosa; Roma-Civitavecchia; Napoli-Bari sono concessi a una Società per azioni al cui capitale sociale l'Istituto per la ricostruzione industriale partecipi direttamente o indirettamente almeno con il 51 per cento. La concessione è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con quelli del bilancio, del tesoro e delle partecipazioni statali e con lo stesso decreto viene approvata, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ed il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione. Nelle stesse forme sono approvate le eventuali modifiche della convenzione. Il programma di costruzioni sarà realizzato in dieci anni a partire dal 1961 e le fasi di attuazione del programma stesso saranno stabilite nella convenzione».

La nostra Società, che seguiva con una azione costante, tutto l'iter di preparazione e di presentazione del disegno di legge n. 1378 non poteva dichiararsi interamente soddisfatta, pur riconoscendo che con questo provvedimento veniva riconosciuta la primaria importanza della nostra autostrada per i collegamenti internazionali, e pertanto veniva inserita ufficialmente nella legge.

Il Consiglio di Amministrazione non appena presentato il disegno di legge lo esaminò attentamente in tutti i suoi aspetti, positivi e negativi, e incaricò il Presidente di continuare la sua azione con gli Organi di Governo e con i parlamentari delle Province interessate per fare in modo che venissero modificate le sue clausole negative prima elencate. L'orientamento espresso dal Consiglio era il seguente: «Premesso che l'obiettivo fondamentale da raggiungere è la realizzazione dell'autostrada, scarsa rilevanza avendo che l'opera venga eseguita dalla Società o dall'I.R.I., verrà proseguita con il massimo impegno l'azione intrapresa presso gli Organi parlamentari e di Governo allo scopo di ottenere la modifica dell'art. 15 nel senso che l'articolo stesso sia completato con l'indicazione del tratto Verona-Modena in aggiunta a quello Verona-Brennero e con idonee garanzie in ordine alla rapidità di esecuzione dell'opera ed alle caratteristiche della stessa secondo il progetto predisposto dalla nostra Società». In pratica veniva suggerito un emendamento, che assicurava la realizzazione dell'autostrada in modo rispondente ai fini per i quali la nostra Società venne costituita, sollevando gli Enti partecipanti da preoccupazioni di carattere finanziario in ordine all'esecuzione dell'opera. Qualora invece non fosse stato possibile modificare nel senso desiderato l'art. 15, l'azione degli Organi sociali doveva tendere ad ottenere lo stralcio della nostra iniziativa dall'articolo predetto inserendola all'art. 2. Se questa richiesta fosse stata accolta doveva essere affidata alla nostra Società la concessione della costruzione dell'autostrada da Brennero a Modena, con priorità rispetto alle altre iniziative e con le particolari agevolazioni previste dall'art. 2 per le arterie autostradali di diretto collegamento con la rete extranazionale, agevolazioni

che prevedevano un contributo dello Stato anche superiore al 4% e fino al limite massimo del 4,50%.

Il Consiglio di Amministrazione chiese ai Soci che si pronunciassero sulla linea da seguire. L'Assemblea dei Soci nella seduta del 21 aprile 1961 approvò ad unanimità l'opera svolta dal Consiglio e lo invitò a continuare l'azione per conseguire lo scopo prefisso.

In ottemperanza a quanto esposto prima, furono presi i contatti con i membri delle Commissioni parlamentari incaricate dell'esame del disegno di legge. Il sen. Giovanni Spagnoli, Presidente della V^a Commissione Finanze e Tesoro, dopo aver preso accordi con gli Amministratori della Società, inviò alla competente Commissione del Senato un dettagliato parere in cui venivano messe in evidenza le nostre richieste. L'esame iniziò alla Commissione del Senato il 30 maggio 1961 e proseguì nei giorni 31 maggio, 6 - 7 - 8 e 9 giugno ed alla Camera il 21 luglio 1961. Moltissimi furono gli interventi a favore ed anche contro la nostra iniziativa. Senza fermarmi sui particolari della discussione, devo per rispetto alla verità, indicare alcune delle più importanti proposte presentate. Nelle sedute 410 e 411 del giorno 8 giugno, dopo ampie discussioni di carattere generale, i senatori Benedetti e Mott, presi i necessari contatti col Presidente della Società, presentarono il primo emendamento tendente ad inserire, nel quinto comma dell'art. 2, dopo le parole: «autostradale extranazionale», le altre parole: «alle quali è riconosciuta assoluta priorità di costruzione». Questo corrispondeva al nostro desiderio di non ritardare i tempi della realizzazione. Il Ministro dei Lavori Pubblici on. Zaccagnini si dichiarò lieto di accogliere, come suggerimento, l'emendamento proposto. Era un primo risultato positivo. Sempre nella medesima seduta i senatori Benedetti e Mott proposero al penultimo comma dell'art. 2, l'emendamento tendente ad inserire, dopo la parola: «limiti di impegno» le altre: «comprendenti anche l'onere per la Brennero-Verona-Autostrada del Sole» e all'art. 15, quello tendente a sopprimere il riferimento, in esso contenuto, all'autostrada Verona-Brennero. Il Ministro dichiarava di dover insistere sul testo proposto dal Governo, pur rimettendosi al Senato per la decisione, ma il senatore Benedetti faceva presente che esisteva una Società tra Enti pubblici locali interessati alla costruzione di detta autostrada e poiché nei programmi dell'IRI non risultava di assoluta priorità, la Società si proponeva di realizzarla subito avvalendosi delle disposizioni previste dall'art. 2 del disegno di legge. Anche il senatore Gava concordò con l'emendamento Benedetti - Mott sottolineando le preoccupazioni dei senatori della Regione Trentino - Alto Adige, i quali aspiravano ad una rapida realizzazione dell'autostrada in argomento, mentre era stato reso noto che l'IRI era indifferente dal punto di vista economico a questa costruzione. In un lungo intervento il senatore Benedetti aveva infatti manifestato la sua preoccupazione per il fatto che la priorità, prevista dalla relazione, da accordarsi alle autostrade di valico alpino, non trovava conferma nel testo del disegno di legge, in quanto l'IRI già impegnato a fondo, avrebbe dovuto rinviare l'esecuzione della Brennero a tempi lontani, mentre era assolutamente urgente, ai fini generali dell'economia nazionale, la sua sollecita realizzazione perché doveva esser tenuto presente che oltre la metà dei turisti stranieri provenivano dall'Austria, dalla Germania e dagli altri Paesi dell'Europa settentrionale, e passavano attraverso il passo del Brennero. Relatore in commissione era il sen. de Unterrichter che condivise e sostenne le richieste dei

sen. Benedetti e Mott. Così dopo esser stata l'autostrada del Brennero il tema principale di discussione nella seduta 412 del 9 giugno 1961 la Commissione dei Lavori Pubblici del Senato approvava il disegno di legge n. 1378 «piano di nuove costruzioni stradali ed autostradali». La Camera dei Deputati esaminò ed approvò questo disegno di legge nella seduta del 21 luglio 1961 con 259 voti favorevoli e 112 contrari. Il 12 agosto 1961 la Gazzetta Ufficiale pubblicò la legge n. 729.

Il testo definitivo teneva conto delle richieste presentate dalla Società e così venivano poste le premesse giuridiche per la realizzazione dell'importante opera.

Il progetto di massima

Per la elaborazione del progetto di massima con convenzione del 16 dicembre 1959 furono incaricati gli ingegneri de Unterrichter e Gentilini.

Il progetto fu ampiamente illustrato dagli ingegneri de Unterrichter e Gentilini al Consiglio di Amministrazione nella riunione tenutasi a Bolzano il 26 settembre 1960.

Il progetto e la relativa relazione furono approvati ad unanimità.

Il tracciato definitivo previsto era: Brennero - Bressanone - Bolzano - Trento - Verona - incrocio con l'autostrada Brescia-Padova a Villafranca - Mantova - Modena autostrada del Sole, per una lunghezza complessiva di 313,5 chilometri.

Le caratteristiche: sede stradale a doppia carreggiata di m 7,50 ciascuna, banchina spartitraffico di m 4 e due banchine laterali esterne di m 3,50 ciascuna, ridotte sui tratti di particolare difficoltà. Pendenza massima nel tratto Bressanone-Brennero del 3,70%. Raggio di curvatura di m 500 in montagna e di m 1.000 in pianura. Sul tronco Brennero-Bolzano velocità base di Km 120/h, su quello Bolzano-Modena di Km 160/h.

Il costo complessivo di costruzione era previsto in 96 miliardi.

Erano previste 23 gallerie per una lunghezza di 10 Km circa, di cui nove lunghe più di 500 m, ma nessuna di lunghezza superiore ai 1.000 metri.

I ponti 47 di lunghezza superiore ai 20 metri e 190 di lunghezza inferiore. I viadotti 18. Il più lungo quello di Ponticolo di 2.054 m. Molto interessante il viadotto di Colle Isarco con una luce di 170 m ed una altezza di 90 metri.

Le stazioni intermedie previste 19.

Dopo la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 12 agosto 1961 della legge n. 729, che all'art. 2 prevedeva le norme per la concessione ad Enti pubblici o privati della costruzione ed esercizio di autostrade, la nostra Società ripresentava all'ANAS la domanda con allegato il progetto di massima diviso in due tronchi uno dal Brennero a Verona ed uno da Verona a Modena. Questa divisione era stata richiesta, nel corso dei vari incontri, dal Ministro on. Zaccagnini e dal Direttore Generale dell'ANAS ing. Frascchetti. Seguirono frequenti contatti con gli uffici del Ministro dei Lavori Pubblici onde ottenere l'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione dell'ANAS del progetto di massima, approvazione che ebbe luogo per il tronco Brennero-Verona nella seduta del 25 gennaio 1962, con le seguenti osservazioni: «il prolungamento dell'autostrada fino al confine di Stato, la riduzione di un metro della banchina spartitraffico e di mezzo metro ciascuna delle banchine laterali». L'ANAS raccomandava inoltre di esaminare la possibilità di spostare ad occidente il tracciato nella zona nord di Verona, deviandolo in prossimità di Pastrengo verso Castelnuovo, allo scopo di evitare l'ansa di Dossobuono. I rappresentanti degli Enti veronesi, si opposero decisamente a questo spostamento.

Dai titoli dei giornali qui riportati è facile rilevare la polemica esistente sul tracciato prima e durante i lavori di costruzione.



La variante via Giovo-Merano

Il tracciato previsto dal progetto di massima non appena conosciuto fu argomento di esame da parte degli Enti delle città non toccate dall'autostrada, come Merano e Bologna. Il Comune di Merano senza perder tempo incaricò l'ing. Wackernell di studiare un progetto di variante che prevedesse un tracciato vicino a questa città. L'ing. Wackernell elaborò subito una variante al progetto della Società che prevedeva il percorso Vipiteno - Galleria sotto il Giovo - Val Passiria - Merano - Bolzano, e in data 10 agosto 1961 chiese direttamente a me, quale Presidente della Società, di poter avere in visione il nostro progetto per elaborare il confronto tra i due tracciati.

Non ebbe quanto richiestomi ma riuscì a procurarselo per altre vie e il 29 novembre 1961 presentava all'ANAS tramite la nuova Società (SAM) facente capo al Comune di Merano il progetto di variante.

Incominciava così per il tracciato tra Bolzano ed il Brennero la più vivace delle polemiche suscitate dall'autostrada.

Il 25 gennaio del 1962 il Consiglio dell'ANAS, approvando il progetto presentato dalla Società per l'autostrada, respingeva – con chiarezza ed abbondanza di motivazioni – la richiesta della variante di Merano, affermando che «il tracciato per la Val Passiria proposto dalla Società per l'autostrada via Merano (SAM) appare meno idoneo di quello attraverso la valle d'Isarco» e motivava di seguito la decisione con una lunga serie di considerazioni di ordine tecnico ed economico.

Non bastò, peraltro, questo giudizio. E la campagna per la variante di Merano riprese, tanto da suscitare anche – al di fuori della Società – qualche perplessità, con accenti, talora, e con vigore tale da far rimanere perplessi. Poiché – se era perfettamente comprensibile che le autorità di Merano si battessero per una soluzione che sarebbe stata sicuramente più vantaggiosa per la val Passiria – meno comprensibile era l'atteggiamento di chi, nel Trentino - Alto Adige o fuori, queste tesi approvava ed appoggiava, suscitando sbandamenti e perplessità nell'opinione pubblica interessata, costringendo la Società dell'autostrada a battute d'arresto ed a ripetizioni di argomentazioni ed illustrazioni già fatte, sì da far ritenere in qualche caso che si trattasse non tanto di autentico interesse per il bene collettivo, quanto del desiderio di ostacolare la realizzazione dell'opera.

Le ragioni tecniche fondamentali di confronto erano:

- 1) la lunghezza del percorso;
- 2) difficoltà e costi di costruzione;
- 3) tempi di realizzazione;
- 4) costo e sicurezza dell'esercizio;
- 5) lunghezza della galleria del valico.

Il progetto attraverso la val Passiria prevedeva un tracciato di 58 Km contro i 69 del percorso via Isarco. Tuttavia, agli effetti pratici, con il tracciato di Merano, per poter passare il massiccio del Giovo (*con una galleria di 5,5 chilometri*) occorreva salire fino a quota 1.230 con una pendenza ininterrotta del 3,7% per 27 Km per poi ridiscendere verso Vipiteno. Pendenza e contropendenza riducevano in sensibile misura i vantaggi dell'autostrada per le autovetture.

re; e li annullavano per gli autocarri.

Le difficoltà tecniche di esecuzione erano gravi per entrambe le vie; tuttavia a scapito del tracciato via Merano c'era la constatazione che la valle Passiria era priva di strade che, all'atto della costruzione, potessero essere utilizzate come strade di servizio per accedere ai cantieri di lavoro con le attrezzature meccaniche necessarie. Ciò avrebbe comportato la necessità di provvedere alla costruzione di una viabilità di servizio, con un aggravio dei costi del quale gli estensori del progetto di variante non avevano tenuto conto.

Lo stesso Consiglio dell'ANAS, esaminando questo progetto, aveva criticato l'incompletezza di esso per la mancanza di una relazione geologica – necessaria date le caratteristiche della zona che dovrebbe essere traversata, costituita principalmente di morene, scisti micacei, gneis e gneis filliti con piani di scistosità pressoché verticali; e apertamente definito non attendibili i preventivi sul costo della galleria di valico.

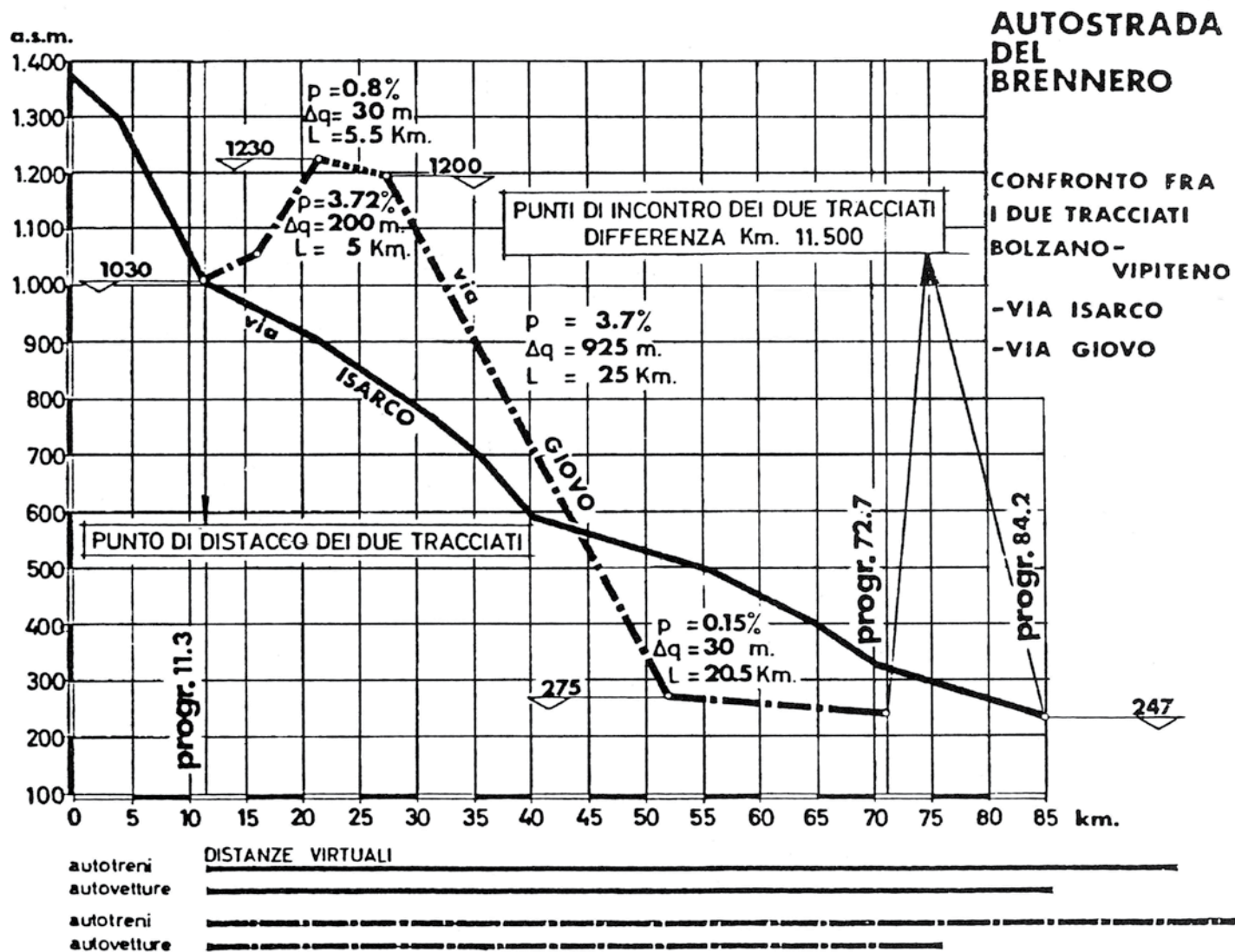
Un attento esame, sulla base di costi controllati per l'esecuzione di opere consimili, elevava il costo del tracciato via Merano a 56,5 miliardi contro 45 miliardi previsti per il tracciato via Isarco.

Andava inoltre tenuto presente che il tracciato via Passiria interessava soltanto Merano, e marginalmente le valli di Non e di Sole, mentre quello via Isarco soddisfaceva Badia e Pusteria.

Ma a tutte queste e ad altre considerazioni e paragoni possibili, dal raffronto, ad esempio, della popolazione attiva, del movimento turistico, della incidenza economica delle due zone in concorrenza, un altro argomento si aggiungeva a contrastare la variante di Merano: quello della galleria di valico. La Società aveva fatto esaminare attentamente e spassionatamente il problema dal prof. ing. Vittorio Zignoli del Politecnico di Torino, ritenuto, non soltanto in Italia, come il più qualificato progettista delle grandi gallerie autostradali.

Ecco il giudizio del prof. Zignoli in merito alla galleria del Giovo: «La variante via Merano-Giovo in sostituzione di quella naturale via Isarco fra Bolzano e Vipiteno è stata sostenuta con vivace calore ma con povertà di argomenti tecnici da coloro che caldeggiavano gli interessi rispettabili della zona meranese. Chi conosce il percorso naturale che secoli di esperienza hanno fatto scegliere ai viaggiatori ed alle popolazioni per gli insediamenti più antichi lungo la facile valle dell'Isarco, e lo paragona all'opposto, parimenti facile fino a Merano ma di poi sempre più difficile fino all'ostacolo del Giovo, che richiede, per essere superato, una galleria autostradale del genere di quella ora in funzione del Gran San Bernardo, non può avere dubbi sulla validità della scelta fatta dal progettista dell'autostrada ing. Bruno Gentilini.

Chi si limita a misurare le distanze lungo le strade senza tener conto dell'accidentalità del percorso, non ha idea dell'importanza che assume per la scorrevolezza del flusso la distanza virtuale. Con la velocità che si può tenere in una buona autostrada 11,5 Km di maggior percorso regolare implicano la perdita di cinque minuti, mentre se si tiene conto delle lunghezze virtuali, per il minor percorso via Giovo, per le autovetture si riducono a circa tre in meno, ripagati però per gli autoveicoli pesanti da un maggior tempo che può andare, a seconda dei tipi da sei a dieci minuti, con maggiori consumi e costi. Ma non è tanto la maggiore accidentalità del percorso che rende la variante assolutamente inaccettabile, è la



	via ISARCO		via GIOVO			
DISTANZE VIRTUALI	AUTOTRENI	Km.	84.78	AUTOTRENI	Km.	92.94
	AUTOVETTURE	Km.	73.89	AUTOVETTURE	Km.	63.60
TEMPI DI PERCORRENZA	AUTOTRENI	min.	98.03	AUTOTRENI	min.	103.88
	AUTOVETTURE	min.	39.39	AUTOVETTURE	min.	36.00
VELOCITA' MEDIA	AUTOTRENI	Km/ora	44.12	AUTOTRENI	Km/ora	35.45
	AUTOVETTURE	Km/ora	111.00	AUTOVETTURE	Km/ora	102.30

presenza di una galleria del tipo di quella già citata del Gran San Bernardo che creerebbe una inevitabile strozzatura. Limitando il traffico massimo a 300 autoveicoli per corsia, cioè a 600 in totale, come in quella già citata, occorrerebbe considerare un maggior costo di esercizio annuo di circa un miliardo di lire, cioè per il tronco Brennero-Bolzano il 20% almeno in più del previsto. Ma se si dovesse passare ad un traffico di 2.500 - 3.000 autoveicoli in ogni senso quale previsto per l'autostrada in progetto, le difficoltà tecniche ed economiche crescerebbero a dismisura dato che non esiste finora né esperienza né un progetto per una simile galleria. Chi desidera avere un'idea della complessità degli impianti e del servizio per una galleria di 5,9 Km può recarsi a visitare la bellissima realizzazione del Gran San Bernardo. Io mi illudo di essere il pioniere, non soltanto in Italia, nel progetto delle grandi gallerie autostradali, e sono fermamente convinto della necessità di aprire la via ai nostri commerci ed alle nostre comunicazioni stradali, dove non è possibile fare altrimenti, mediante trafori. Ma li considero semplicemente un male necessario. Non mi sognerei infatti mai di abbandonare un percorso scoperto, libero, senza limitazioni di transito, con un altro legato alle gravi responsabilità di progetto e di servizio, e alle limitazioni di transito dovute ad una galleria. Di fronte alle incognite tecniche ed economiche che susciterebbe la introduzione di un itinerario con una galleria capace di un traffico di 2.500 veicoli almeno per pista, perdono ogni importanza i pur validi argomenti che ha aggiunto, per giustificare la sua scelta, il progettista dell'autostrada. Il maggior costo in più di 11,5 miliardi, almeno, per la deviazione meranese, la maggiore popolazione attiva, i maggiori ingressi di turisti (36%), le maggiori presenze (20%), lungo la direttrice per l'Isarco, sono altrettante ragioni di preferenza del tutto valide, ma secondarie».

A questo punto sembra davvero inutile affermare la validità delle scelte operate, anche se la polemica continuerà per molto tempo.

La validità della scelta del tracciato lungo il corso dell'Isarco, veniva brillantemente confermata in uno scritto con il titolo «Dal sentiero all'autostrada», dell'ing. Georg Innerebner, grande sostenitore ed amico dell'autostrada, valente tecnico e studioso delle vicende storiche del Trentino e dell'Alto Adige, anche le più remote.

Lo scritto fu preparato per l'apertura nel dicembre 1968 del primo tronco di autostrada Bolzano-Trento, ma la cerimonia non ebbe luogo a causa di una delle tante crisi di governo. Lo riporto integralmente:

Dal sentiero all'autostrada

Il valico del Brennero nella storia delle comunicazioni di Georg Innerebner, già membro del Comitato Direttivo e del Consiglio di Amministrazione

Già le prime stirpi umane che popolarono l'Occidente europeo dovettero arrestare il corso delle loro migrazioni davanti alla formidabile barriera naturale delle Alpi, allungantesi per oltre 1000 chilometri dal Mar Ligure alla pianura ungherese, irta di vette eccelse e solcata da valli profonde: un baluardo che separava le acque dei grandi fiumi ed i climi delle opposte regioni, e che, ostacolando ogni scambio, determinava lo sviluppo di civiltà diverse dall'una e dall'altra parte della barriera.

Ma fin dalla preistoria l'uomo non volle arrendersi davanti alla muraglia gigantesca e si sforzò di superarla, desideroso di conoscere che cosa ci fosse al di là di essa. Ciò non fu possibile fino a quando le Alpi furono coperte da una spessa coltre di ghiaccio, dalla quale emergevano, isole bizzarre in un oceano raggelato, soltanto le cime superiori ai 2000 metri. Ma allorché il clima divenne man mano più caldo, provocando il ritiro dei ghiacciai e scoprendo la terra e le rocce, l'uomo non tardò a risalire le valli ed a varcare la catena centrale, discendendo sull'opposto versante incontro a terre a lui ignote. Ebbero così inizio i primi contatti fra genti diverse, i primi scambi di esperienze e di idee ed i primi commerci.

Tali prese di contatto ebbero dapprima carattere sporadico ed avventuroso, poiché avvenivano lungo sentieri aspri ed insidiosi, attraverso lande disabitate; ma nel corso dei secoli, alcuni dei primitivi tratturi divennero vere e proprie vie di comunicazione su grandi distanze. In tutta la catena alpina centrale, il varco più basso, che nel contempo permette di attraversare le Alpi superando un solo valico, è il passo del Brennero. Di tale vantaggiosa situazione erano a conoscenza anche gli uomini antichi, i quali non mancarono di approfittarne. All'inizio dell'età del bronzo, fra il terzo ed il secondo millennio a.C., le stirpi indoeuropee degli Illiri calarono attraverso il Brennero nelle valli alpine meridionali, abitate dai leggendari Liguri. Da allora, questo valico divenne la via di comunicazione di gran lunga più importante fra il gelido settentrione europeo e le sponde solatie del Mediterraneo.

Anche fra quelle antiche piste chiamate «vie dell'ambra», in quanto su di esse avveniva il trasporto della pregiata ambra fossile, proveniente dalle foreste pietrificate del Mar del Nord e del Baltico, verso i paesi mediterranei, quella del Brennero fu certamente la più importante. Delle quattro «vie dell'ambra» a noi note, tre aggiravano, ad Oriente o ad Occidente, la barriera alpina, mentre la quarta, che era la più breve e diretta e quindi la più battuta, varcava le Alpi attraverso il Brennero e puntava sull'importante porto di Spina, donde proseguiva per nave sull'Adriatico alla volta della Grecia.

Nel primo millennio a.C. gli scambi di prodotti e di merci sulla via del Brennero furono praticati in special modo dagli Etruschi e, dopo l'anno 330 a.C., dai Romani.

Con la conquista della Germania da parte di Roma, anche la via del Brennero assunse un nuovo ruolo ed un nuovo assetto.

I Romani si erano attestati nel 36 a.C. nella zona di Trento. Nel 15 a.C. Druso e Tiberio, i due figliastri di Augusto, si spinsero con un'audace campagna attraverso le Alpi fino alla Germania meridionale. Per assicurarsi i collegamenti attraverso le inospitali ed insidiose valli

La Valle dell'Isarco presso Prato Tires in una antica stampa dell'Ottocento.



alpine, essi dovettero trasformare gli antichi sentieri dei Reti in vere e proprie strade militari, istituendo pure lungo queste ultime, a determinati intervalli, delle stazioni fortificate. La prima di tali strade fu la Via Claudia Augusta, che partendo da Altino, presso l'odierna Venezia, toccava Feltre e Trento e varcava la catena alpina centrale non già attraverso il Brennero, bensì – cosa alquanto strana – per il passo di Resia, notevolmente più alto, per proseguire attraverso Landeck ed il Fernpass fino ad Augusta Vindelicorum, l'odierna Augsburg. Soltanto 200 anni più tardi l'imperatore Settimio Severo fece trasformare l'antico sentiero del Brennero in una strada militare, come ci testimoniano le pietre miliari di Campo Trens e di Matrei.

Tale situazione rimase immutata anche dopo la caduta dell'impero romano, avvenuta nel 476 d.C. Il successivo periodo delle migrazioni di popoli vide irrompere in Italia, anche attraverso la porta del Brennero, le più svariate tribù germaniche. Per tale via penetrarono nelle valli atesine Baiuvari e Franchi. Nei secoli che seguirono, molti sovrani tedeschi, fra i quali Federico Barbarossa, transitarono per il Brennero nelle loro discese in Italia: gli storici contano non meno di 66 passaggi di cortei imperiali per tale valico.

Ovviamente, secondo i concetti moderni in fatto di viabilità, questa antica strada militare può essere definita tutt'al più una mediocre carrareccia, la quale, per evitare le alluvioni del fondovalle, seguiva tutte le pieghe e i dislivelli delle contigue pendici montane, e, non di rado, per la presenza di forre impraticabili doveva inerpicarsi molto in alto sui monti; così nel tratto fra Rencio e Colma la strada saliva sull'altopiano del Renon, toccando Auna di Sotto e Longostagno. E lassù, a Longostagno, il 6 gennaio 1027 l'imperatore Corrado II fece donazione delle contee di Bolzano e della Venosta al vescovo di Trento Ulrico, gettando le basi del principato vescovile trentino, e lassù Federico Barbarossa, elevò nel 1117 il villaggio al rango di «mercato».

Allo scopo di evitare il lungo giro vizioso attraverso il Renon, Enrico di Tirolo, re di Boemia, diede nel 1314 al cittadino Heinrich Kunter di Bolzano l'arduo incarico di aprire una via diretta attraverso la gola dell'Isarco, fra Rancio e Colma: compito che il Kunter seppe assolvere nel giro di pochi anni. La casa doganale di Colma, a foggia di castelletto, ed il posto doganale del Gallbühel presso Prato all'Isarco ricordano ancor oggi tale impresa, che per quei tempi può ben dirsi eccezionalmente ardita.

Verso la fine del '400 il duca Sigismondo fece ampliare e migliorare notevolmente la strada del Brennero; in tale occasione venne impiegata per la prima volta la polvere pirica per lavori di sbancamento. Per la via così rinnovata transitò, sul finire del Medioevo, Albrecht Dürer, il quale fissò in un disegno la pittoresca veduta della cittadina di Chiusa, e in un secondo, che si conserva al Museo dell'Escorial presso Madrid, un punto caratteristico della strada del Kunter. Un nuovo rifacimento sistematico dell'importantissima strada ebbe luogo nel 1604, sotto Massimiliano, il Gran Maestro dell'Ordine Teutonico.

Passano 160 anni prima che si abbia notizia di nuovi lavori sulla strada del Brennero. Nel 1774, sotto il saggio ed energico regno di Maria Teresa, la strada venne ricostruita con criteri tecnici che le conferirono il carattere di un'opera di ingegneria per quell'epoca davvero imponente.

Un altro secolo più tardi l'ing. Karl von Etzel realizzò, con la costruzione della ferrovia del Brennero, una nuova grande impresa, condotta con lodevole lungimiranza: basti dire che, sebbene la ferrovia venisse progettata ed eseguita per un solo binario, tutte le 28 gallerie ebbero fin dall'inizio una larghezza sufficiente ad accogliere anche il secondo binario. La linea venne solennemente inaugurata il 24 agosto 1867.

Poco più tardi, negli anni settanta del secolo scorso, il prosciugamento dell'infida palude di Vipiteno servì a migliorare sostanzialmente le condizioni della strada nell'alta Val d'Isarco. In seguito, le esigenze del traffico in costante aumento richiesero continui lavori di ampliamento, rettifiche e migliorie: il che comportò in vari punti un sensibile accorciamento delle distanze. Gli ultimi lavori di sistemazione su vasta scala ebbero luogo nel periodo fra le due guerre, allorché lo Stato italiano, divenuto proprietario della strada, procedette anche all'asfaltatura del piano viabile.

Il secondo conflitto mondiale, nel corso del quale il valico del Brennero riconfermò la sua vitale importanza come transito internazionale, arrecò anche alla strada gravissimi danni; i lavori di ripristino e di adattamento dell'arteria alle crescenti esigenze del traffico richiesero all'ANAS uno sforzo notevolissimo.

In questi ultimi anni sono stati eliminati tutti i passaggi a livello che intralciavano seriamente il traffico fra Bolzano ed il Brennero; vennero pure eseguite molte altre opere di rettifica, ampliamento e livellamento, ed altre ancora sono in corso di esecuzione o in programma per il prossimo futuro. Tutti questi provvedimenti sono, però, inadeguati a fronteggiare la formidabile avanzata della motorizzazione, il cui incremento va assumendo proporzioni veramente impressionanti.

Chi ha avuto modo di osservare le code di automezzi, lunghe talvolta molti chilometri, sui due versanti del Brennero, ed il traffico convulso, che nei momenti di punta supera la cifra di 3000 veicoli all'ora, si rende conto immediatamente che soltanto la costruzione urgente di un'autostrada attraverso il Brennero potrà arrestare la corsa verso il caos e ripristinare condizioni normali di circolazione.

E colla realizzazione dell'Autostrada del Brennero, che oggi entra nella fase esecutiva di costruzione, si darà adempimento anche agli obblighi assunti in sede internazionale, perché la Brennero - Bolzano - Trento - Verona - Mantova e Modena in realtà è un tronco della strada E 6 Roma - Berlino - Oslo - Skibotten considerata nella Convenzione di Ginevra del 1950, cui lo Stato italiano ha aderito.

La caratteristica Chiusa di Verona tratta da un'incisione del secolo scorso.



La variante Verona-Bologna

La seconda variante, dopo quella Vipiteno-Merano, riguardava l'innesto nell'autostrada del Sole ed era richiesta e sostenuta vivacemente dagli Enti delle province romagnole e di Bologna i quali costituirono una società per la realizzazione del tracciato autostradale diretto Verona-Bologna, ed affidarono lo studio del progetto al prof. Bottau dell'Università di Bologna. Nelle relazioni presentate ai vari convegni e negli articoli di stampa i bolognesi facevano le seguenti osservazioni:

- 1) la legge 21 maggio 1955 n. 463 (considerata legge Romita) riporta nell'allegato un tracciato dell'autostrada del Brennero – di prevista realizzazione in una seconda fase – facente capo alla città di Bologna;
- 2) il tracciato diretto Verona-Bologna riduce la percorrenza degli itinerari Brennero-Bologna, Brennero-Adriatico, Brennero-Roma, in confronto al tracciato Verona-Modena;
- 3) la grande maggioranza dei turisti dell'Europa centrale e dei Paesi nordici è orientata verso le spiagge dell'Adriatico: un razionale tracciato dell'autostrada del Brennero deve pertanto essere aderente a tale stato di fatto e alla conseguente esigenza di ridurre al minimo le percorrenze chilometriche;
- 4) le grandi plaghe ortofrutticole della Romagna devono poter usufruire di un tracciato autostradale per il Brennero il più vicino possibile per facilitare i trasporti di frutta verso il Centro Europa;
- 5) il tracciato Verona-Modena provocherebbe nel tratto Modena-Bologna dell'Autostrada del Sole un eccesso di traffico pericoloso in quanto vi si sovrapporrebbero le provenienze da Milano e dal Brennero.

Contro queste argomentazioni ed a difesa del tracciato studiato dalla Società presero subito posizione i rappresentanti degli Enti delle province di Modena, Mantova e Reggio Emilia. In data 25 gennaio 1961 per iniziativa di parlamentari modenesi e del Presidente della Camera di Commercio di Modena, presso la sede dell'Unione Italiana delle Camere di Commercio in Roma, via Piemonte n. 26, si riunirono i Presidenti delle Camere di Commercio di Bolzano, Trento, Verona, Vicenza, Brescia, Mantova, Modena, Reggio Emilia, Parma, La Spezia, Pisa, Massa Carrara, Lucca e Livorno e molti parlamentari di queste province nonché il Presidente della Società dell'Autostrada del Brennero, per concordare l'azione da seguire allo scopo di ottenere dagli organi competenti la integrale realizzazione dell'autostrada Brennero-Modena secondo il progetto redatto dalla Società.

Presiedeva la riunione il sen. Medici. Dopo un esauriente dibattito tutti i presenti si dichiarano d'accordo nel sostenere il tracciato via Mantova con innesto nell'autostrada del Sole tra Modena e Reggio Emilia.

In questa riunione ed in altre successive agli argomenti sostenuti dai bolognesi furono contrapposti i seguenti:

- 1) la legge Romita n. 463 riporta sì, nell'allegato, il tracciato Brennero-Verona-Bologna, ma all'art. 2 dice che il grafico ha valore nelle sue direttrici di larga massima: tale direttrice

è evidentemente rispettata anche se alla direttissima si fa subire una deviazione che porti il tracciato a toccare Mantova e Modena (ed anche Reggio Emilia indirettamente) con il grande vantaggio, fra l'altro, di poter utilizzare fra Modena e Bologna un tronco di autostrada, quella del Sole, già esistente, e con risparmio di circa 18-20 Km di autostrada nuova da costruire. Comunque alla legge Romita ha fatto seguito un'altra legge, la n. 371 del 16 marzo 1956 che ha reso esecutivi per l'Italia gli Accordi di Ginevra del 1950 sui grandi itinerari internazionali; l'Autostrada Brennero-Modena coincide esattamente con l'itinerario E 6 Oslo-Monaco-Roma;

- 2) in base al criterio di reperimento del massimo volume di traffico possibile, è giustificato quel tracciato dell'Autostrada del Brennero che avvicini Mantova (abitanti 60.000), Carpi (abitanti 50.000), Modena (abitanti 130.000), Reggio Emilia (abitanti 115.000) per giungere a Bologna con l'ultimo tratto dell'Autostrada del Sole, anziché quel tracciato direttissimo che congiungendo Verona con Bologna non tocca alcun centro importante intermedio;
- 3) la soluzione Brennero-Modena, proposta dalla Società, consente l'avvio dei traffici del Brennero verso i porti e le spiagge del Tirreno attraverso la Cisa, facilitati da un comodo collegamento Mantova-Parma sulla statale n. 62; soddisfa ugualmente le esigenze di chi debba recarsi a Bologna e verso le spiagge adriatiche; serve perfettamente chi prosegue per Firenze-Roma (con solo 8 Km in più di percorso autostradale); serve ottimamente i traffici di Mantova, Modena, Reggio Emilia e Parma e di qui, per la Cisa, i traffici del Tirreno: accoglierà quindi un massimo numero di utenti. Modena, è evidente, si trova in una posizione baricentrica tra le esigenze dei valichi occidentali dell'Appennino Emiliano e quelle di Bologna, delle zone orientali dell'Emilia e del valico appenninico dell'Autostrada del Sole. Lo sbocco nei pressi di Modena rappresenta quindi la soluzione più razionale perché l'Autostrada del Brennero possa servire tutti i suddetti fondamentali itinerari e quindi meglio rispondere agli interessi generali del Paese;
- 4) la soluzione Bologna-Verona abbrevia la percorrenza diretta, approssimativamente, da 8 a 20 chilometri secondo le diverse direttrici da seguire oltre Bologna: ma tale soluzione comporta, fra l'altro, la costruzione di un'autostrada di circa 18-20 chilometri più lunga di quella prevista per la soluzione Verona-Modena, con una maggiore spesa di quattro miliardi.

Queste argomentazioni furono accolte in sede tecnica, ma non in quella politica e il disegno di legge presentato come «nuovo piano di costruzioni autostradali» ne era la conferma. Le discussioni continuarono per molto, tanto che la Società per non compromettere la realizzazione dell'opera dovette accettare la divisione del percorso in due tratti: Brennero-Verona e Verona-Modena con due concessioni separate e successive.

Perché l'autostrada non fu costruita dall'IRI

Dopo l'approvazione della legge n. 729, gli Amministratori della Società impegnarono tutta la loro azione al fine di provocare da parte dei competenti organi ministeriali gli atti preliminari occorrenti per la stipulazione della convenzione. Numerosi furono gli incontri coi Ministri dei Lavori Pubblici on. Zaccagnini e Sullo e col Direttore Generale dell'ANAS ing. Frascchetti per ribadire la richiesta della concessione con il contributo massimo previsto dalla legge per le autostrade di collegamento internazionale.

Il Consiglio, constatata l'urgenza di dotare la Società dei mezzi necessari per sopperire alle prime esigenze, deliberò anche l'aumento del capitale da 120 milioni a 1.500 milioni; chiedendo al Ministero del Tesoro la prescritta autorizzazione.

Durante il perfezionamento di questi atti preliminari i rappresentanti degli Enti veronesi, forse preoccupati per la situazione finanziaria in cui era venuta a trovarsi la Società della Brescia-Padova, espressero il desiderio, tramite l'avv. Gozzi Presidente della Provincia, che prima di ottenere la concessione, fosse fatto un sondaggio presso l'IRI allo scopo di accertare se detto Ente si sarebbe assunto l'incarico della costruzione della nostra autostrada e, in caso positivo, a quali condizioni e quando l'avrebbe iniziata. Secondo l'avv. Gozzi la costruzione dell'opera da parte dell'IRI avrebbe esonerato la Società da gravi responsabilità finanziarie.

L'incontro, richiesto dal Presidente, avvenne il 30 gennaio 1962 presso la sede dell'IRI. Erano presenti il Presidente dell'IRI prof. Petrilli col Direttore Generale dr. Sernesi, l'on. Donatini Presidente della Società Autostrade IRI e per la nostra autostrada il Presidente della Società con l'avv. Gozzi Presidente della Provincia di Verona.

Dopo una dettagliata esposizione fatta dal Presidente e dall'avv. Gozzi, il prof. Petrilli, pur riconoscendo la possibilità teorica per l'IRI di realizzare l'opera, escluse in modo tassativo che l'Ente predetto potesse assumersi la costruzione, anche parziale, dell'autostrada del Brennero, essendo già molto impegnato nel completamento delle autostrade previste dalla legge n. 463 e nella costruzione di quelle previste con priorità dall'art. 16 della legge n. 729; impegni che avrebbe dovuto assolvere nel periodo di sette anni con la richiesta da parte dell'IRI di un notevole sforzo tecnico nonché della concentrazione di tutti i mezzi finanziari disponibili. L'IRI non avrebbe quindi potuto iniziare i lavori prima del 1970. Il prof. Petrilli si dichiarò invece disposto a collaborare con la nostra Società per la soluzione dei vari problemi di carattere comune. La nostra Società mantenne infatti sempre utili rapporti di collaborazione con la Società Autostrade, che dimostrò in tutte le occasioni la sua disponibilità.

In seguito all'esito di questo incontro nel quale furono eliminate le perplessità espresse da qualche Ente, il nostro Consiglio in data 17 marzo 1962 decise di proseguire autonomamente le pratiche per la realizzazione dell'opera.

A questo punto è appena il caso di fare alcune considerazioni e ricordare alcuni fatti riguardanti la vita della nostra Società:

- 1) per prima cosa va tenuto presente che l'idea dell'autostrada del Brennero nacque in seno alla Giunta Regionale Trentino - Alto Adige;
- 2) il disegno di legge governativo (che diventò poi legge n. 729) prevedeva l'inserimento

della Brennero tra le «superstrade» da realizzarsi dall'IRI. Furono i senatori trentini che con tenacia sostennero di toglierla dal gruppo IRI per inserirla tra quelle da realizzarsi da una Società di Enti pubblici.

Solo ipotizzare un rovesciamento dell'impostazione autonomistica di una Regione come la nostra, avrebbe significato ribaltare impostazioni ormai generalmente acquisite.

Non andava inoltre dimenticato che, superate le difficoltà del primo periodo di gestione, l'autostrada poteva diventare per gli enti regionali un importante strumento per l'equilibrio territoriale e lo sviluppo economico sociale.

Sarebbe quindi stata miopia, valutare il problema dell'Autostrada del Brennero su prospettive a breve termine. Una sua irizzazione avrebbe significato la perdita da parte degli enti regionali del controllo di una importantissima struttura, favorendo situazioni di tipo burocratico centralizzato in contrasto con la filosofia pluralistica che è alla base degli istituti autonomistici.

Su tali posizioni di difesa del pluralismo delle concessioni nel rispetto delle autonomie locali, si posero più tardi anche le regioni a statuto ordinario, rivendicandolo in modo determinante per quanto concerne la gestione della grande viabilità, sia nella conferenza nazionale delle regioni sui trasporti tenuta a Bologna nel 1976, sia in quella di Parma del 1978.

La posizione della Regione Trentino - Alto Adige doveva essere quindi di difesa della autonomia dell'Autostrada del Brennero come bene pubblico di interesse non solo regionale, ma nazionale ed internazionale.

Le concessioni per i tronchi Brennero-Verona e Verona-Autostrada del Sole

Durante il 1962 furono portate a termine le complesse e difficili trattative per la concessione e per il finanziamento dell'autostrada.

La Società richiese con insistenza la misura massima di contributo come previsto dalla legge 24 luglio 1961 n. 729 in considerazione dell'importanza internazionale dell'Autostrada del Brennero, ma nonostante tutti i tentativi fatti in sede romana, appoggiati anche da interventi dei parlamentari delle Province interessate, le richieste non furono totalmente accolte. Il Ministro dei Lavori Pubblici on. Sullo, inizialmente, a causa della insufficienza di fondi a disposizione per soddisfare le richieste per altre autostrade, voleva limitare il contributo al 2,50% per il tronco Brennero-Verona, e rinviare la concessione per il tratto Verona-Modena. Soltanto dopo ripetuti incontri il Ministro aderì in linea di massima alla concessione del 3,25% per la Brennero-Verona. Alla nostra Società rimaneva la scelta tra accettare la determinazione del contributo stabilito dal Ministro o abbandonare la realizzazione dell'opera.

Il Consiglio di Amministrazione, dopo un attento esame di tutta la situazione, preferì accettare, in considerazione anche del fatto che per nessuna altra autostrada prevista dal piano della legge 729 fu accordato un contributo maggiore, infatti il 3,25% fu concesso all'Autostrada del Brennero per il tronco Brennero-Verona, e a quella dei «Fiori», per la particolare importanza che le due autostrade rivestono quali arterie di collegamento internazionale.

Rimaneva però il problema del tronco Verona-Modena, che la Società voleva risolvere contemporaneamente al tronco Brennero-Verona ritenendo l'arteria una unità inscindibile dal Brennero all'innesto nell'autostrada del Sole.

Particolarmente difficili furono le trattative per questo tronco, per il quale come dissi prima, il Ministro voleva rimandare la concessione. Soltanto dopo numerosi incontri e uno, che fu decisivo, anche col Presidente del Consiglio Fanfani, che il 19 luglio 1962, durante una pausa dei lavori del Senato, su richiesta del sen. Medici e dell'on. Helfer ricevette il Presidente ed i membri del Comitato Direttivo: ing. Rossi Barattini di Modena, prof. Sandri di Verona, cav. Camerlenghi di Mantova, il Presidente del Collegio Sindacale dott. Valiviello, l'ingegnere progettista Gentilini e l'on. Gozzi Presidente della Provincia di Verona.

Furono illustrati al Presidente del Consiglio Fanfani i motivi d'urgenza della definizione del tracciato Verona-Mantova-Modena e la necessità del contributo anche per questo tronco almeno nella misura concessa per la Brennero-Verona. In merito l'on. Gozzi fece presente che gli Enti veronesi di fronte alla esiguità del contributo concesso sul primo tronco, e memori di quanto successo per l'Autostrada della Serenissima, per la quale gli Enti dovettero accollarsi un onere di circa otto miliardi, oltre la cifra dei 28 del progetto iniziale, erano perplessi per il rischio finanziario che poteva presentare tale operazione.

Il Presidente Fanfani dopo aver ascoltato le ragioni esposte, assicurò il suo appoggio per consentire la realizzazione dell'opera secondo i programmi predisposti dalla Società, ma per quanto riguardava il contributo date le limitate disponibilità finanziarie della legge, lo assicurò soltanto nella misura simbolica dello 0,50%, che però consentiva alla Società di beneficiare delle agevolazioni fiscali previste dalla legge n. 729.

In data 7 agosto 1962 il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS approvò, in forma definitiva, la concessione del contributo del 3,25% per trenta anni per il tronco Brennero-Verona,

nell'importo di progetto di Lire 88.900.000.000, risultante dopo le modifiche richieste dal voto n. 335 del 25 gennaio 1962. Nella stessa seduta il Consiglio dell'ANAS approvava anche il tracciato per il tronco Verona-Modena, secondo le proposte della nostra Società e col contributo dello 0,50%. Il relativo progetto di massima fu approvato il 20 marzo 1963 con una spesa di 20 miliardi. In questo modo furono eliminati tutti i dubbi riguardanti il tracciato fino al congiungimento con l'Autostrada del Sole, dando così alla nostra Società la possibilità di affrontare il problema integralmente, secondo lo scopo per il quale fu costituita.

Finalmente in data 29 gennaio 1963 vi fu la firma della convenzione per la costruzione e l'esercizio del tronco Brennero-Verona.

In vista della firma delle convenzioni la Società ritenne giunto il tempo per avviare l'organizzazione degli uffici.

Il primo luglio 1962 fu sistemata la sede in via Mancini, nei locali dell'Istituto di Assicurazioni Trentino - Alto Adige e aperto l'ufficio con l'assunzione del rag. Diego Perini e una dattilografa. Dopo la firma delle convenzioni nell'autunno del 1963 fu assunto anche il signor Gianni Caproni che presta tuttora servizio presso la Società, quindi il dott. Prete e la signora Nardelli. Fino a questa data, per più di tre anni, la Società anche per evitare spese, svolse la propria attività senza personale dipendente, ma servendosi di quello della Regione Trentino - Alto Adige.

Il 15 maggio 1963 vi fu la firma anche della convenzione del tronco Verona-Modena. Uscendo dall'ufficio del Ministro dopo la firma mi trovai di fronte un gruppo di bolognesi che mi accolsero protestando per il tracciato scelto.

Le convenzioni furono registrate il 21 giugno 1963 la prima, e il 18 ottobre 1963 la seconda.

Con la firma delle convenzioni il Consiglio di Amministrazione fu in grado di affidare la progettazione esecutiva agli ingegneri Bruno e Lino Gentilini, che avevano già elaborato, con il sen. ing. Guido de Unterrichter, il progetto di massima.

Dopo qualche mese i progettisti consegnavano i primi progetti esecutivi per i seguenti tronchi:

- Bolzano Sud - Trento Nord di Km 49,600 del costo di Lire 15.380.000.000
- Verona Sud - Mantova di Km 26,852 del costo di Lire 6.120.000.000
- Trento Nord - Rovereto di Km 29,615 del costo di Lire 9.747.000.000
- Verona Nord - Verona Sud di Km 5,397 del costo di Lire 1.985.000.000

Alla fine del 1963 il Consiglio di Amministrazione approvava questi progetti previo esame del Comitato Tecnico Consultivo che era stato nominato con delibera 11 marzo 1963 col compito di dare un giudizio tecnico sui progetti e in merito ai problemi tecnici che si fossero presentati nel corso dell'esecuzione dell'opera. Era composto dagli ingegneri:

- Georg Innerebner - per la Provincia di Bolzano
- Giorgio Pasquali - per la Provincia di Bolzano
- Marcello Felicori - per la Provincia di Trento
- Ezio Miorelli - per la Regione Trentino - Alto Adige

- Angelo Tomelleri - per la Provincia di Verona
- Giuseppe Mozzi - per la Provincia di Mantova
- Giuseppe Montanari - per la Provincia di Reggio Emilia
- Ugo Cavazzutti - per la Provincia di Modena
- prof. Giorgio Fabbri Colabich - dell'Università di Padova

Il Ministro dei Lavori Pubblici con decreto 19 febbraio 1964 n. 55 approvò il progetto del tronco Verona Sud - Mantova e il 20 febbraio 1964 con decreto n. 61 quello del tronco Bolzano Sud - Trento Nord.

La Società veniva così a trovarsi nella condizione di poter passare dalla fase di progettazione a quella di esecuzione, purché gli Istituti di Credito, concedessero il finanziamento.

Finanziamenti

Contemporaneamente a tutto il complesso di pratiche che fu necessario svolgere per ottenere la concessione e il contributo dello Stato, la Società curò il problema relativo al finanziamento. Secondo quanto previsto dalla legge n. 729 del 24 luglio 1961, la Società avrebbe potuto emettere direttamente obbligazioni oppure ricorrere a mutui da contrarre con gli Istituti di credito indicati dalla legge. Il Consiglio di Amministrazione, a causa delle difficoltà previste per il collocamento delle obbligazioni, ritenne opportuno ricorrere ai mutui e pertanto continuò le trattative, già da molto tempo avviate, con l'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie di Verona, per l'accensione di un mutuo a lunga scadenza, 30 anni, secondo la durata della concessione.

Furono presi contatti inoltre col Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche e con la Banca Europea per gli Investimenti al fine di concordare con questi due Istituti un piano di interventi sufficiente a coprire tutta la spesa necessaria per la costruzione dell'autostrada.

A richiesta del Presidente del Consorzio di Credito Opere Pubbliche, avv. Odorizzi, che aveva già appoggiato in forma determinante, fin dal suo nascere, l'iniziativa della costruzione dell'autostrada, quale Presidente della Regione Trentino - Alto Adige, nel mese di luglio del 1962 fu possibile avere un incontro riservato col Presidente della Banca Europea per gli Investimenti (B.E.I.) dott. Paride Formentini, che ci ospitò gentilmente nella sua villa presso Treviso.

Dopo questo incontro ne seguirono altri, e il 18 ottobre 1962 uno presso la sede della Banca d'Italia a Roma presenti il dott. Formentini col suo collaboratore dott. R. Dalla Chiesa, l'avv. Odorizzi e il Presidente della Società, per concordare le modalità da seguire per ottenere un finanziamento dalla B.E.I.

I due Presidenti, dott. Formentini e avv. Odorizzi, stabilirono di condurre contemporaneamente e in collegamento le pratiche di mutuo, sia da parte della B.E.I. che del Consorzio di Credito o dall'I.C.I.P.U., in modo da assicurare il finanziamento totale dell'opera.

Il dott. Formentini in via di massima riteneva possibile da parte del suo Istituto un prestito di 15 miliardi da erogarsi in valuta alle seguenti condizioni: tasso del 6% circa, durata venti anni iniziando la restituzione dopo il quinto anno.

Con il dott. Dalla Chiesa furono esaminati i particolari riguardanti l'impostazione della pratica e in modo specifico la documentazione richiesta dalla B.E.I. soprattutto per la garanzia che la Società avrebbe dovuto offrire, non essendo prevista in quel momento quella dello Stato.

Durante il colloquio, improntato alla massima cordialità, da tutti fu dimostrata la volontà di aiutare la Società a realizzare l'intera opera.

La pratica col Venefondario richiese una lunga istruttoria. Finalmente in data 2 settembre 1963 arrivò la comunicazione che il Consiglio dell'Istituto era disposto a concedere, in linea di massima, un mutuo di lire 85 miliardi per la costruzione del tronco di autostrada da Bolzano a Modena. Per l'operazione venivano poste le seguenti condizioni: tasso 7,25%, privilegio sulle opere e sugli impianti, cessione del contributo statale, fidejussione degli Enti pubblici partecipanti alla Società, garanzia sussidiaria dello Stato.

La limitazione al finanziamento, posta dal Venefondario, per il tratto Bolzano-Modena, suscitò particolare preoccupazione nell'opinione pubblica e nel Consiglio di Amministrazione,

per l'esclusione del tratto Brennero-Bolzano. Non mancarono in proposito anche delle polemiche frutto di una inesatta conoscenza dell'operato del Consiglio di Amministrazione, il quale invece, sempre convinto della necessità di affrontare il problema nel suo complesso, decise che il Comitato Direttivo, integrato dai rappresentanti della Provincia di Verona, membri del Consiglio e del dott. Schatz per la Provincia di Bolzano, prendesse contatti con i dirigenti del Venefondario, al fine di ottenere l'impegno di finanziamento per tutta l'opera, o almeno di poter usare liberamente gli 85 miliardi dal Brennero a Modena.

L'incontro avvenne a Verona il 25 ottobre 1963; i rappresentanti del Venefondario alla nostra motivata ed insistente richiesta risposero che la limitazione del finanziamento era dovuta alla impossibilità di prendere impegni per una somma superiore. Il Consiglio di Amministrazione tre giorni dopo nella seduta del 28 ottobre, preso atto dell'esito dell'incontro, deliberava di accettare il mutuo di 85 miliardi e le relative condizioni.

Intensa fu l'attività degli organi direttivi della Società, per la preparazione di tutte le procedure necessarie per il perfezionamento del mutuo e per la ripresa delle trattative con altri Istituti, in modo particolare con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche di Roma e con la Banca Europea degli Investimenti, al fine di ottenere il finanziamento necessario al completamento dell'opera cioè anche per il tronco Brennero-Bolzano.

Un elemento nuovo e molto importante per i finanziamenti e le garanzie, si verificò con l'approvazione della legge n. 1464 del 4 novembre 1963, che modificando l'art. 3 della legge n. 729, stabiliva che la garanzia sussidiaria dello Stato diventasse operante automaticamente dopo sessanta giorni delle singole scadenze, qualora il concessionario debitore e gli Enti locali garanti, non avessero soddisfatto gli impegni assunti. Inoltre la legge n. 1464 ampliava l'elenco degli istituti di credito autorizzati alla concessione dei mutui e aggiungeva che gli Enti concessionari potevano contrarre mutui anche con la Banca Europea per gli Investimenti, con la garanzia dello Stato per il pagamento degli interessi e il rimborso del capitale. In seguito a queste nuove disposizioni la Società presentò domanda al Ministero del Tesoro per ottenere la garanzia dello Stato.

Il 18 aprile 1964 il Comitato Interministeriale per il Credito ed il Risparmio esprimeva parere favorevole al mutuo di 85 miliardi e, fatto molto importante, inseriva la nostra autostrada tra quelle da costruire con titolo di priorità.

La legge n. 1464 consentiva quindi alla Società di proseguire concretamente le trattative congiunte con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche di Roma e la Banca Europea di Bruxelles, per reperire il finanziamento anche per il tratto Brennero-Bolzano.

Seguì da parte della Banca Europea la lunga, complessa e minuziosa istruttoria, sia sotto il profilo tecnico che sotto quello amministrativo.

La progettazione esecutiva elaborata dagli ingegneri Gentilini, gli studi sulle previsioni del traffico ed i piani finanziari furono sottoposti ad un approfondito esame anche con sopralluoghi da parte di una commissione di esperti della B.E.I. guidata dall'ing. Jeandet.

I risultati dell'istruttoria furono positivi e procurarono agli amministratori, ai progettisti, al direttore generale e a tutti i collaboratori, la soddisfazione di spontanee attestazioni sulla completezza ed attendibilità degli elaborati della progettazione tecnica ed il conforto di

autorevoli riconoscimenti sulla prudenzialità dei dati delle previsioni di traffico assunti nei nostri piani finanziari.

Per il tronco Brennero-Bolzano furono trattati un mutuo di 15 miliardi con la Banca Europea e uno di 45 miliardi con il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche.

Il Consiglio della Banca Europea deliberò la concessione del mutuo il 18 novembre 1964 al tasso del 6% per la durata di venti anni con il beneficio per i cinque primi anni del pagamento dei soli interessi. Il Consiglio di Amministrazione del Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche, dopo aver per due volte rinviato l'argomento per le perplessità sorte in alcuni membri del Consiglio trattandosi del primo mutuo concesso per finanziare la costruzione di autostrade, nella seduta del 19 febbraio 1965 in seguito ad una esauriente relazione economica del Presidente avv. Odorizzi, deliberò la concessione. Le condizioni poste a garanzia dell'operazione erano: ipoteca di primo grado sugli impianti e le attrezzature, cessione del contributo dello Stato, fidejussione pro quota degli Enti Regione Trentino - Alto Adige - Provincia - Comune di Bolzano e di Trento, garanzia sussidiaria dello Stato prevista dalla legge n. 1464. L'interesse sarebbe stato fissato ad ogni contratto definitivo.

Per il perfezionamento dei contratti di mutuo furono approntate le fidejussioni degli Enti partecipanti. La Regione Trentino - Alto Adige, la Provincia e il Comune di Trento adottarono i relativi provvedimenti con molta sollecitudine, seguirono quindi quelli degli altri Enti.

Le due operazioni di mutuo per il tratto Brennero-Bolzano furono concluse anche per la particolare comprensione che il dott. Formentini e l'avv. Odorizzi dimostrarono per la necessità di risolvere il problema dell'Autostrada del Brennero nel suo complesso, riconoscendo la grande importanza dell'opera non solo per l'Italia, ma per l'Europa.

Con queste tre concessioni di mutuo poteva considerarsi quasi totalmente coperta la spesa di costruzione prevista in quel momento, e inoltre l'intervento della Banca Europea rappresentava una sicura garanzia della validità dell'opera e facilitava il reperimento dei fondi che in futuro sarebbero occorsi per l'aumento del costo dei lavori.

La Società poté così predisporre il programma generale dei lavori.

Prospettive economiche dell’autostrada

Quando si iniziò a pensare all’autostrada ritenuta indispensabile per aprire attraverso il passo del Brennero la porta di accesso all’Europa centrale e così facilitare gli scambi turistici e commerciali, ostacolati dalla insufficiente capacità della strada statale a sopportare il traffico esistente e soprattutto quello futuro facilmente prevedibile, non si trascurò di esaminare anche tutti gli aspetti economici del problema.

Amministratori pensosi del bene pubblico non avrebbero potuto impegnarsi in un’impresa di tali proporzioni senza la preventiva certezza che i tanti miliardi spesi sarebbero stati bene investiti, dando cioè un reddito sufficiente a ripagare l’impegno secondo un piano di ammortamento proiettato in un numero ragionevole di anni.

Già i primi studi, fatti predisporre dal Comitato promotore, si occupavano delle prospettive economiche dell’iniziativa, assumendo i dati del traffico sulla strada statale n. 12, per trarne le previsioni su quello che avrebbe potuto essere incanalato dall’autostrada e porne a confronto il gettito dei pedaggi al costo dell’opera, giungendo a conclusioni positive.

Anche successivamente il problema fu studiato, sulla base delle statistiche del traffico, in costante aumento con percentuali superiori alle previsioni, ed anche in base ai risultati di gestione dei tronchi autostradali che andavano man mano entrando in esercizio in Italia.

Per poter prevedere il traffico che si svilupperà sulla autostrada la Società si basò su un dettagliato censimento, fatto dall’ANAS, di quello percorrente la strada statale n. 12 iniziando dal 1955. Fu così possibile stabilire la qualità e l’incremento del traffico nel corso degli anni, e da questi dati calcolare con una ragionevole approssimazione la percentuale di quello che passerà in autostrada a seconda delle zone e dei tipi di veicoli (Tab. 1 - 2 - 3 - 4) [pagg. 70, 71, 72 e 73, *ndr*].

Tabella 1
Rilevazioni del traffico sulla Strada Statale n.12 effettuate dall’ANAS nel 1955 e nel 1960
(Traffico medio giornaliero)

Tronco	Posto Controllo	Auto		Moto		Camioncini		Autocarri		Autotreni		Autobus	
		1955	1960	1955	1960	1955	1960	1955	1960	1955	1960	1955	1960
BRENNERO - BOLZANO	Vipiteno	1231	2673	338	264	83	43	125	114	37	130	73	137
	Bressanone	1684	3921	766	947	150	150	288	389	184	237	172	164
	Rencio	2142	4317	1113	1192	234	330	314	407	91	239	139	202
	Media	1686	3637	739	801	156	174	243	303	104	202	128	167
BOLZANO - ROVERETO	Rencio	2142	4317	1113	1192	234	330	314	407	91	239	139	202
	Ora	1721	3346	583	517	62	150	335	497	301	495	41	74
	Gardolo	2475	6307	1282	1544	293	370	466	840	367	752	177	316
	Lizzana	1657	3314	1218	1773	258	366	312	544	326	566	135	242
	Media	1998	4321	1049	1256	212	304	357	574	271	513	123	208
ROVERETO - VERONA	Lizzana	1657	3314	1218	1773	258	366	312	554	326	566	135	242
	Ala-Borghetto	659	1020	244	183	73	62	258	283	302	430	11	17
	Domegliara	1296	2270	782	718	126	180	300	474	257	504	22	22
	Media	1037	2201	748	891	152	202	290	437	295	500	56	94

Fig. 2 – Sviluppo del traffico al Brennero

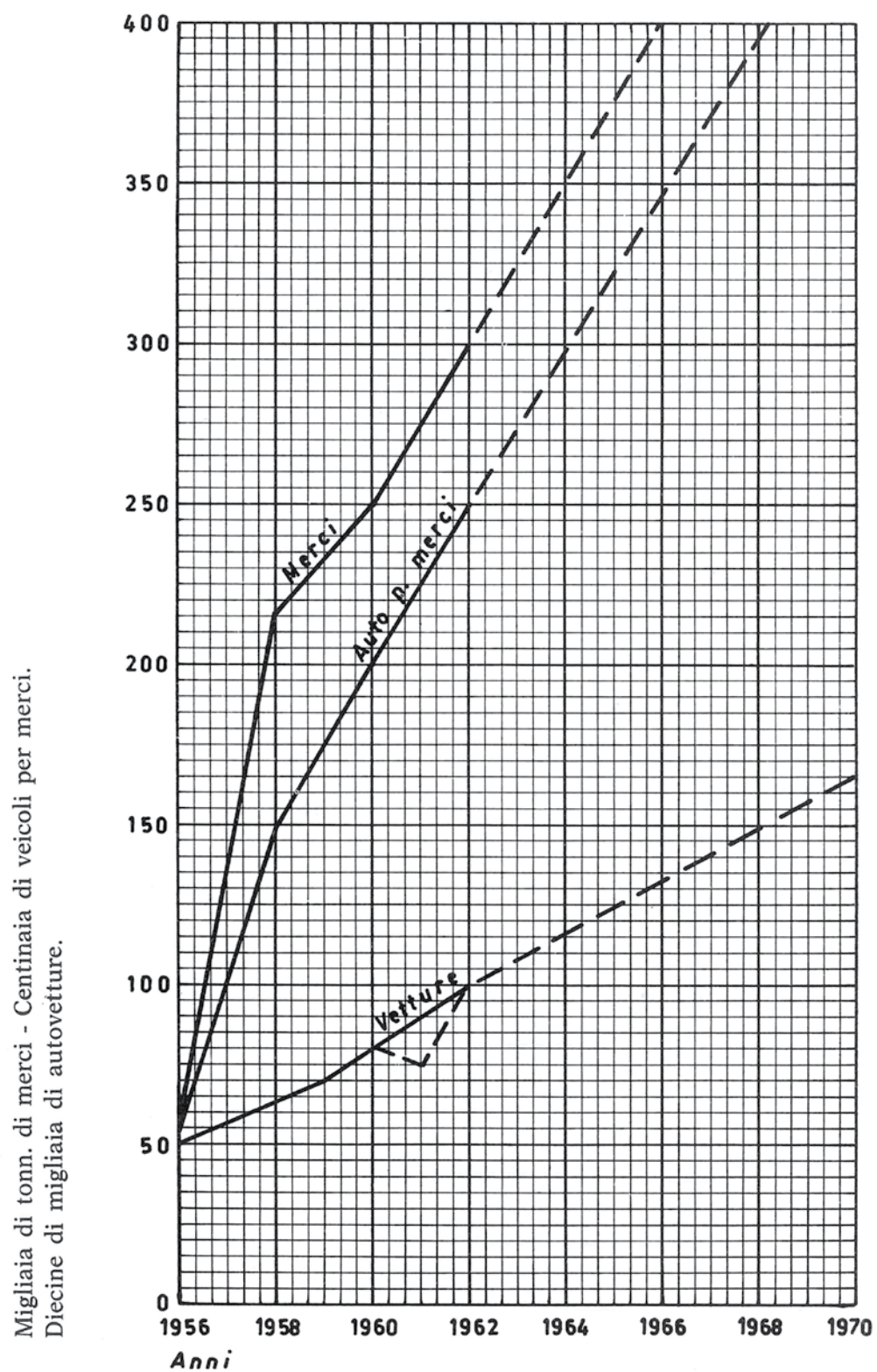
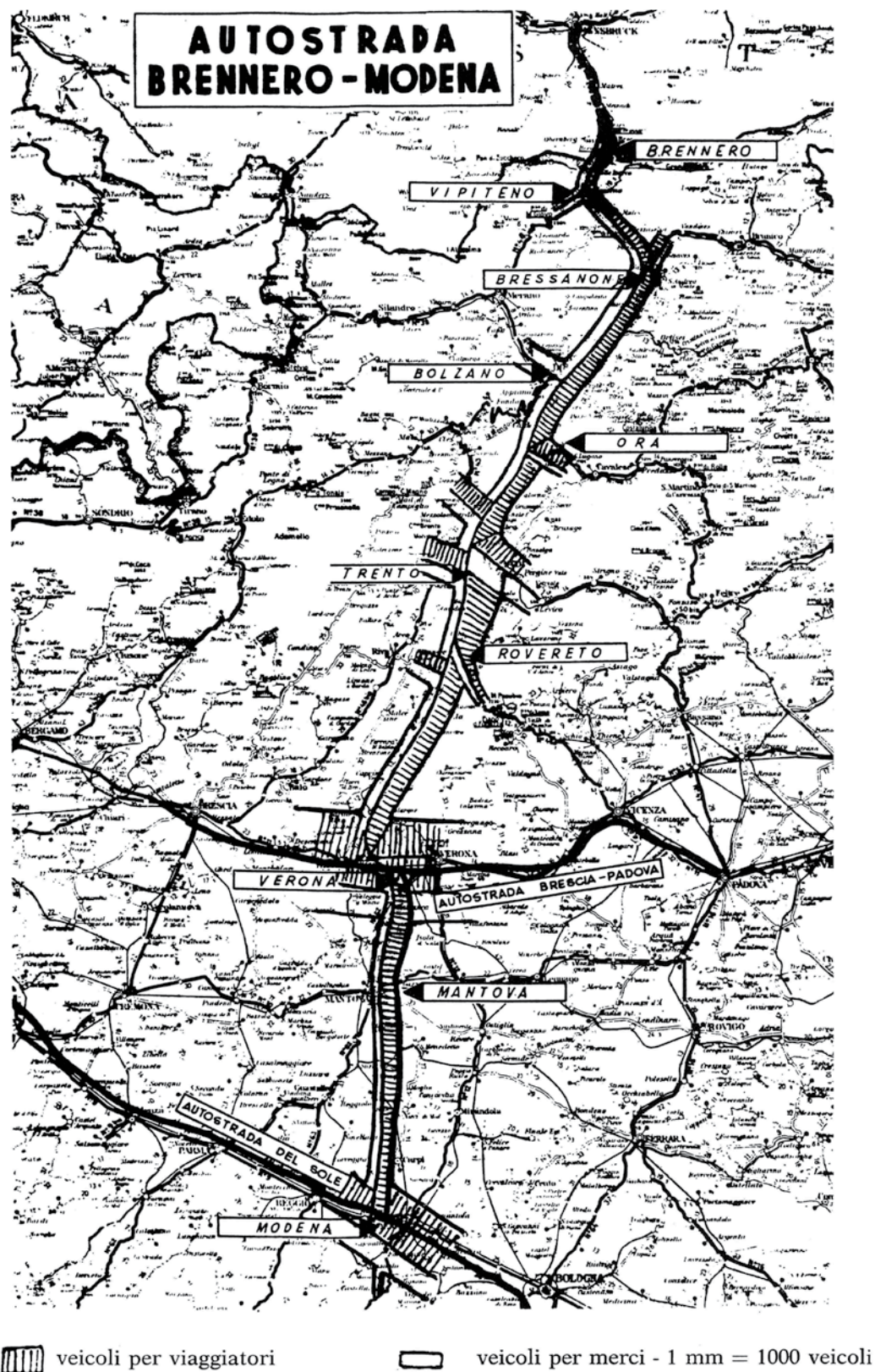


Tabella 3 – Schema del traffico nella SS 12 da Modena al Brennero (1960)

Innesti sinistri				ARTERIA FONDAMENTALE SS 12										Innesti destri													
Veicoli innesto			Strada innesto SS proviene	Dist. km	Progressive km	Località	Qualità dei veicoli				Traffico		Strada innesto SS proviene	Veicoli innesto													
Viagg. N°	Merci N°	Totali N°					Motocarri N°	Vetture N°	Bus N°	Auto carri treni	Motorizzato N°	Totale N°		Viagg. N°	Merci N°	Totali N°											
476	126	1101	44 Merano	9.624	523.642	Brennero	280	2673	Brennero			3511															
					514.000	Colle Isarco			137	287	3362																
				5.75	510.000	Vipiteno																					
				27.55	508.250				Vipiteno																		
				2.90	480.700	Bressanone			Bressanone																		
3862	883	6117	38 Merano		477.800		1005	1921	164	800	5832	6829	49 Brunico	1858	1386	208											
				16.60	461.200								242 P. Gard.	751	547	80											
				19.79	441.410																						
				5.10	440.650	Rencio			202	997	6706	7287	241 Vigo	520	330	48											
				16.770	436.310																						
1053	650	2633	43 Dermulo		419.540	Ora	538	3346	74	1183	5117	5260	48 Predazzo	2373	1220	340											
				10.64	418.915	Laghetti																					
				13.69	408.900																						
					395.210	S. Michele			76	1208	4784	5024															
				19.26	395.150																						
2836	597	5445	45 Riva		382.300	Gardolo	1631	6307	316	1987	10155	10834	47 Primol.	10143	5327	993											
					378.745																						
					378.586																						
				22.20	375.950	S. Bartolomeo			246	1379	7312	8792															
2207	580	4393	240 Riva		353.750		1813	3314	242	1486	6816	7959	46 Schio	1205	433	134											
				2.00	351.800	Lizzanella																					
					351.750																						
				23.71																							
				23.09	328.040	Borghetto			17	776	1996	2098															
4771	2043	8173	11 Brescia		304.915	Domegliara	845	2270			1169	4251	4848	11 Vicenza	16899	9241											
				17.44																							
					287.500																						
				6.10	284.590																						
					281.400																						
1286	1312	3657	10 Mantova	17.54	263.855	Pellegrina	620	1437	31	743	2750	3282	10 Legnago	5907	2285	1837											
				8.65	255.205																						
				17.192																							
					238.013	Pontelo			102	1704	5636	6515															
				24.82	236.238	Carrobbio																					
3436	2730	8164	9 V. Emilia		211.412	Medolla	798	1688	33	916	3188	4139	9 V. Emilia	12255	6070	3604											
				3	204.412	S. Prospero																					
				20.46																							
					183.866				45	939	3404	4558															
					173.506	Formigine																					
4625	625	5250	Autostrada	48.48			1634	1568	51	424	3172	5085	Autostrada	5002	4402	600											
					125.126	Lama Moc.																					
				26.23	98.889	Ponte Molino	333	451	23	99	798	846															

Fig. 4 – Flusso medio lungo la SS 12 nel 1960 (Rilevamento Anas)



Il progetto di massima iniziale basava i calcoli per le previsioni del traffico sull'autostrada sui rilevamenti Anas sulla S.S. n. 12 dal Brennero a Verona dividendo il percorso nei tronchi Brennero-Bolzano, Bolzano-Rovereto, Rovereto-Verona, Verona-Mantova, Mantova-Modena (Tab. VI). Le percentuali di assorbimento del traffico sulla S.S. n. 12 da parte dell'autostrada erano per gli autoveicoli dell'85% sul tratto Brennero-Bolzano, del 55-65% tra Bolzano-Modena. La Tab. VI indica i traffici e i proventi presunti sull'autostrada dal 31 agosto 1961 all'1 settembre 1962. La Tab. VII indica le tariffe in Lire/Km previste per le singole categorie di veicoli. L'incremento previsto per il traffico generato era del 35% nel tronco Brennero-Bolzano e del 20% da Bolzano a Modena.

Le previsioni erano:

- tronco Brennero-Bolzano
iniziale veicoli 6.431 - nel 1984 veicoli 11.223
- tronco Bolzano-Rovereto
iniziale veicoli 5.189 - nel 1984 veicoli 9.059
- tronco Rovereto-Verona
iniziale veicoli 3.865 - nel 1984 veicoli 6.743
- tronco Verona-Mantova
iniziale veicoli 5.189 - nel 1984 veicoli 9.059
- tronco Mantova-Modena
iniziale veicoli 3.865 - nel 1984 veicoli 6.743

La cartina fig. 13 [pag.77, *ndr*] indica graficamente il traffico medio prevedibile in autostrada. Ora confrontando i dati del traffico attuale è facile osservare che le previsioni furono molto prudenti.

Con queste ipotesi il piano finanziario allegato al progetto dimostrava che i ricavi avrebbero permesso di pagare le spese di manutenzione e gestione, gli interessi e gli ammortamenti dei mutui, ripristinando il capitale iniziale di costruzione, allora previsto in 120 miliardi, prima della scadenza della concessione.

I dati raccolti furono analizzati anche dal prof. Vittorio Zignoli Ordinario di tecnica ed economia dei trasporti del Politecnico di Torino, il quale in un interessante studio predisposto per la Società, partendo dall'esame delle caratteristiche tecniche e dei costi dell'autostrada, e dei dati del traffico e conseguenti ricavi, concluse che le prospettive economiche della nostra autostrada erano da ritenere largamente positive.

Anche l'ing. Cova, Presidente onorario dell'Autostrada del Sole, nel suo studio sul sistema integrato delle autostrade europee nell'ottavo Quaderno di «Autostrade», 1963 riferendosi ai dati del 1962 al passo del Brennero scriveva: «Quello che ci pare maggiormente necessario ricordare è l'urgenza della sistemazione di questo valico. Il Brennero costituisce letteralmente la porta di accesso all'Europa centrale e settentrionale, con la quale i nostri scambi turistici e commerciali si vanno facendo sempre più intensi. ...Il traffico medio giornaliero del periodo estivo può essere stimato ad oltre 10.000 veicoli al giorno, mentre le punte massime possono arrivare fino al doppio di tale valore. La capacità della strada esistente è stata già largamente superata.

TABELLA VI

**TRAFFICO PREVISTO SULL'AUTOSTRADA DEL BRENNERO DEDOTTO DAL TRAFFICO RILEVATO DALL'A.N.A.S. SULLA
SS N° 12 NEL PERIODO 1° SETTEMBRE 1961 - 31 AGOSTO 1962**

CLASSI VEICOLI	1 Motocicli	2 Vetture fino a 10 HP	3 Vetture oltre 10 HP e fino a 15 HP	4 Vetture oltre 15 HP	5 Autobus	6 Autocarri e motocarri fino a 10 q.li di portata	7 Autocarri e motocarri oltre 10 q.li e fino a 25 q.li	8 Autocarri e rimorchi oltre 25 q.li di portata	TOTALI
TRAFFICO MEDIO GIORNALIERO RILEVATO SULLA SS N° 12									
Brennero - Bolzano	701	1.404	2.340	936	168	54	235	788	6.626
Bolzano - Rovereto	996	1.710	2.849	1.140	172	88	382	1.555	8.892
Rovereto - Verona	866	1.001	1.668	668	125	71	288	1.427	6.114
Verona - Mantova	100	1.128	1.880	752	76	38	189	1.026	5.189
Mantova - Modena	75	846	1.410	565	57	28	142	769	3.892
Percentuale media di traffico assorbito in autostrada dalla SS n° 12	10%	65%	65%	65%	45%	35%	45%	65%	—
Percentuale media di traffico ge- nerato dall'autostrada rispetto al traffico della SS n° 12	—	25%	25%	25%	12%	12%	12%	12%	—
Traffico medio giornaliero pre- visto in autostrada	84	1.134	1.891	755	83	30	157	874	5.008
Tariffa percorso (per Km 314,6)	1.050	1.250	2.000	2.900	3.750	1.250	2.000	2.900	—
Proventi annui (settembre 1961 - agosto 1962)	32 milioni	517 milioni	1.380 milioni	799 milioni	113 milioni	14 milioni	115 milioni	925 milioni	3.895 milioni

TARIFE IN L/KM PREVISTE PER LE SINGOLE CLASSI DI VEICOLI

CLASSI	1	2	3	4	5	6	7	8
TRONCO: BRENNERO - BOLZANO	3,80	4,60	7,20	10,50	13,60	4,60	7,20	10,50
TRONCO: BOLZANO - MODENA	3,20	3,80	6,00	8,80	11,30	3,80	6,00	8,80

TABELLA VII

TAVOLA DI RAGGUAGLIO DELLE CLASSI DEI VEICOLI

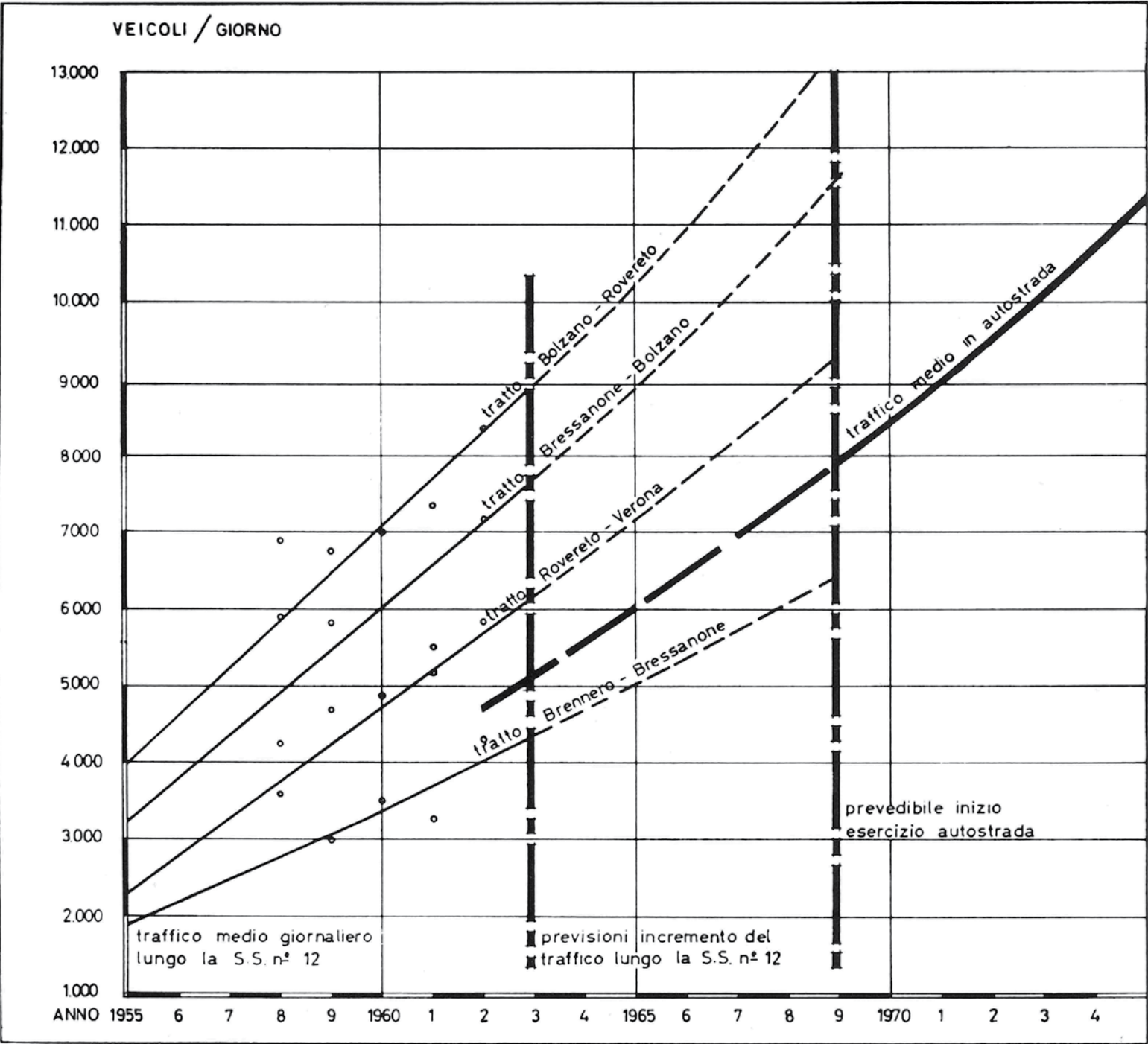
RILEVAZIONE A.N.A.S. DEL TRAFFICO - TARIFFE BASE AUTOSTRADE

CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI NELLE TARIFFE AUTOSTRADALI		CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI NEI CENSIMENTI DEL TRAFFICO
CLASSE	TIPO DI VEICOLO	
1	Motocicli	100% della categoria Motocicli
2	Vetture fino a 10 HP e motocarrozzette - Carrelli appendice a non più di due ruote	30% della categoria automobili anche con rimorchio
3	Vetture oltre 10 HP e fino a 15 HP Rimorchi abitabili a non più di 2 ruote	50% della categoria automobili anche con rimorchio
4	Vetture oltre 15 HP Rimorchi abitabili a più di 2 ruote	20% della categoria anche con rimorchio
5	Autobus e rimorchi per trasporto persone	100% della categoria autobus anche con rimorchio
6	Autocarri, Motocarri, ecc. fino a 10 Q.li di portata	30% della categoria camioncini, autocarri, ecc. inferiori a 15 Q.li di portata
7	Autocarri, Motocarri, ecc. oltre 10 fino a 25 Q.li di portata	70% della categoria camioncini, autocarri, ecc. inferiori a 15 Q.li di portata 30% della categoria autocarri e trattori senza rimorchio
8	Autocarri, Motocarri, ecc. oltre 25 Q.li di portata Semirimorchi abitabili Trattori stradali	70% della categoria autocarri e trattori senza rimorchio 200% (*) della categoria autocarri e trattori con rimorchio

(*) Nella classificazione A.N.A.S. gli Autotreni sono considerati veicoli singoli, nella classificazione autostradale sono considerati tanti veicoli quanti sono gli elementi che li compongono

TARIFFE IN L/km PREVISTE PER LE SINGOLE CATEGORIE DI VEICOLI

CLASSE	1	2	3	4	5	6	7	8
Tronco: BRENNERO - BOLZANO	3,80	4,60	7,20	10,50	13,60	4,60	7,20	10,50
Tronco: BOLZANO - VERONA	3,20	3,80	6,00	8,80	11,30	3,80	6,00	8,80



Se si tien conto anche dell'incremento futuro della motorizzazione e del conseguente maggiore traffico, si comprende immediatamente l'urgenza dei lavori da intraprendere».

Uno studio successivo del prof. Zignoli accertava che nel periodo estivo del 1963 la punta media giornaliera dei transiti al Brennero era salita a 21.640 veicoli nelle ore diurne, con una punta massima di 26.376 veicoli; mentre la media dei passaggi nelle 24 ore aveva superato i 20.000. Eravamo dunque, all'intasamento completo e si registrava il previsto dirottamento verso i passi minori.

Fu anche accertato, col costante e vivace progresso del turismo, l'accentuarsi della preferenza per il mezzo motorizzato autonomo rispetto alla ferrovia; nel 1955 gli ingressi dei turisti in Italia per ferrovia erano il 38% di quelli per strada ordinaria e si ridussero nel 1963 al 32,5% tenendo conto di tutti i valichi.

In occasione della lunga e minuziosa istruttoria per la concessione del mutuo della Banca Europea per gli Investimenti, il prof. ing. Jeandet – capo del gruppo incaricato dalla B.E.I. per l'istruttoria – chiese alla nostra Società un attento esame del riflesso che avrà il traforo del San Gottardo sui traffici, provenienti dal nord attraverso il Brennero, previsti dal nostro piano finanziario.

Per soddisfare a questa richiesta il Consiglio mi autorizzò a prendere contatti con le autorità svizzere, dalle quali ebbi tutti i dati richiesti e l'interessantissimo rapporto finale del gruppo di studio per la galleria del San Gottardo pubblicato nel 1963 dal Dipartimento Federale dell'Interno nel volume «Collegamento stradale permanente attraverso il San Gottardo».

Così fu possibile porre la nostra attenzione sui piani autostradali svizzeri per quanto attinenti alla viabilità proveniente dal nord e diretta verso l'Italia nonché sulla percorrenza del traffico passante attraverso il Brennero.

La zona di alimentazione della strada del San Gottardo risulta dalla cartina allegata, e la Commissione incaricata di studiare gli aspetti economici e tecnici del traforo arrivò a queste conclusioni: «In Europa sono determinabili due regioni altamente produttive e densamente popolate, di particolare interesse per la Svizzera, come paese di transito: l'Italia e l'Europa nord-occidentale (fig. 1) [pag. 83, *ndr*]. L'Italia è, su un piano economico-agricolo e industriale, la parte più importante della regione mediterranea europea; fanno parte dell'Europa nord-occidentale, il Lussemburgo, il Belgio, i Paesi Bassi, la Francia settentrionale e orientale e, più a nord, l'Inghilterra e la Scandinavia. Da un punto di vista economico le due regioni si completano, così che esiste la tendenza a intensificare gli scambi commerciali. Allo scambio di materie prime, di prodotti industriali e di vettovaglie, s'aggiunge un intenso traffico turistico dalle regioni più fredde del nord verso le riposanti regioni del Mezzogiorno.

Orograficamente le due regioni sono separate dalle Alpi, di cui la Svizzera occupa la parte centrale e più importante, rispetto alla geografia del traffico. Al centro del baluardo alpino svizzero si eleva il massiccio del San Gottardo; qui le catene alpine si incontrano e, lungo le vallate trasversali che vi si incuneano, corrono la ferrovia e la strada del San Gottardo, il più breve e importante collegamento svizzero ed europeo attraverso le Alpi. Le zone settentrionali che alimentano il suo traffico sono la Scandinavia, tutta l'Europa nord-occidentale, la maggior parte del Giura e dell'Altopiano svizzero: quelle meridionali sono il Ticino, una gran parte della pia-

nura padana e delle regioni a sud della stessa. Il San Gottardo non spicca dunque soltanto, nel rilievo dell'arco alpino, per la sua posizione particolare, ma si trova anche sull'asse che unisce i maggiori centri culturali ed economici dell'Europa nord-occidentale e dell'Italia».

Da questo studio e dalle due cartine risulta evidente che la zona d'influenza del San Gottardo può interferire soltanto marginalmente con quella dell'autostrada del Brennero.

Tutti i dati raccolti furono discussi con l'ing. Jeandet che riconobbe la validità delle previsioni del nostro piano finanziario.

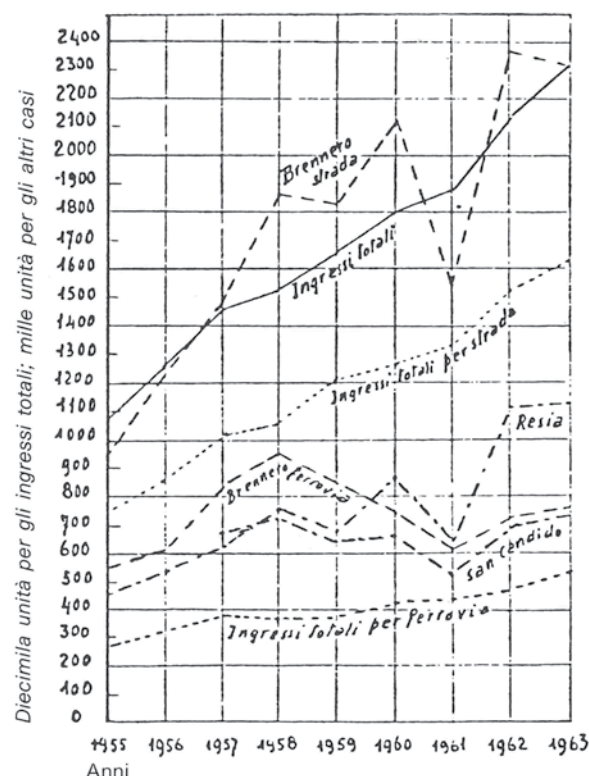
Per illustrare all'opinione pubblica le prospettive economiche dell'autostrada nell'aprile del 1964 il dott. Leonelli Presidente della Camera di Commercio di Modena, in accordo con la nostra Società, organizzò un apposito convegno al quale parteciparono numerosi e qualificati esponenti degli Enti pubblici ed economici delle province interessate, nonché i rappresentanti di quelli del Tirolo e della Baviera. Relatore principale fu il prof. Vittorio Zignoli. L'ing. Bruno Gentilini illustrò le caratteristiche tecniche dell'autostrada.

Il prof. Giuseppe Carone, già Direttore della Camera di Commercio di Trento, dopo aver riportato i dati statistici del movimento turistico attraverso il Brennero riferì che di tutto il transito dei viaggiatori per via ordinaria quello straniero incide per il 95% (vedi tabella sviluppo del movimento turistico straniero). Secondo il prof. Carone l'autostrada fornirà occasione per incrementare particolari forme di turismo utilizzando tempi in misura diversa da quelli consentiti dalla viabilità ordinaria, aumenterà quello invernale e di fine settimana, soprattutto nelle zone delle Dolomiti e del Lago di Garda. Inoltre la facilità di scorrimento provocherà, tramite i nodi autostradali di Verona e Modena, una migliore ripartizione del traffico turistico sulle costiere Adriatica e Tirrenica, e si spingerà sempre più al sud alla scoperta di nuove aree. Il prof. Carone concluse raccomandando di adeguare a questo prevedibile sviluppo le varie strutture ricettive.

Tabella I – Sviluppo del movimento turistico straniero (turisti escursionisti)
in Italia, e attraverso i passi del Brennero, di S. Candido e di Resia

ANNI	Stranieri entrati in Italia			Stranieri entrati in Italia dal Brennero a mezzo		Stranieri entrati in Italia per strada dai valichi di	
	a mezzo		con tutti i mezzi in totale N.	ferrovie N.	strada N.	S. Candido N.	Resia N.
	ferrovie N.	strada N.					
1955	2.800.114	7.384.704	10.786.018	561.537	957.617	606.587	459.131
1956	3.218.463	8.772.944	12.644.960	604.777	1.256.255	646.124	542.345
1957	3.793.229	10.118.776	14.629.020	829.461	1.491.449	692.397	603.529
1958	3.796.433	10.731.142	15.287.037	955.418	1.860.244	707.417	741.456
1959	3.904.115	12.075.804	16.780.136	858.295	1.828.634	641.165	193.485
1960	4.288.622	12.755.726	18.010.111	745.860	2.112.318	664.381	897.775
1961	4.451.133	13.323.712	18.935.242	604.777	1.525.103	528.700	613.802
1962	4.858.300	15.154.300	21.322.800	713.800	2.389.100	704.600	1.117.000
1963	5.331.200	16.317.500	23.157.500	788.000	2.326.800	747.400	1.182.400

Fig. 2 – Ingressi di stranieri dal 1955 al 1963 in totale, per strada e per ferrovia, attraverso il Brennero e i passi di San Candido e di Resia.



Il prof. Zignoli nella sua relazione rilevava che i dati sul traffico ferroviario e stradale al Brennero dimostravano la tendenza della progressiva sostituzione del trasporto su rotaia con quello automobilistico. Infatti in tre anni, dal 1957 al 1960, i carri ferroviari transitati al Brennero erano diminuiti da 197.439 a 196.413, mentre gli automezzi da trasporto erano saliti da 9.712 a 21.000. E questo nonostante la situazione della strada statale che rendeva difficili i trasporti sui mercati d'oltr'Alpe di frutta, ortaggi ed altri prodotti deperibili.

Tenendo presenti i dati del traffico sulla S.S. n. 12 e quanto si verificò con l'apertura dell'Autostrada del Sole, formulava delle previsioni, che si dimostreranno prudenti, sul traffico attratto: quello cioè che abbandona le strade normali per immettersi nell'autostrada, trovandovi condizioni più comode ed economiche. L'esperienza dell'Autostrada del Sole indicava allora aumenti medi annui di oltre il 30%, mentre valutava prudentemente nel 20% l'aumento sull'Autostrada del Brennero.

In base ai dati del traffico del 1962, venivano previsti per il 1968 circa 8.560 veicoli-giorno, pari a 3 milioni all'anno.

Secondo le tariffe allora in vigore e considerando una media di 100 chilometri di percorso per ogni veicolo, corrispondenti a Lire 941 per ogni transito, il prof. Zignoli prevedeva un incasso di 2,18 miliardi nel primo anno. Negli anni successivi, fino all'ottavo anno di gestione, l'aumento avrebbe dovuto essere del 20% e quindi del 5% (vedi tabella spese, incassi e redditi).

Il prof. Zignoli nella valutazione di carattere economico sul rendimento di un'autostrada, teneva conto di molti elementi, ma soprattutto dei seguenti:

- l'aumento delle attività economiche legate ai vantaggi primari, cioè alle economie dei costi di trasporti che si traducono in minor costo delle merci;
- l'aumento delle attività economiche che la strada suscita nella sua zona di immediata influenza;
- la messa in valore di ricchezze potenziali altrimenti poco o male sviluppate;
- lo sviluppo del turismo;
- lo sviluppo della cultura e l'incremento economico che ne consegue;
- la diminuzione delle perdite, in vite, beni e integrità fisica, per incidenti;
- l'influenza positiva sulla efficienza dei servizi pubblici: igienico, scolastici, di pronto soccorso, di sicurezza, antincendio, della difesa del Paese, ecc.;
- la possibilità di creare fonti di lavoro tanto nel periodo della costruzione che in quello dell'esercizio.

Si tratta di un complesso di vantaggi innegabili e sostanziali, anche se è difficile determinarne il valore economico, che sfuggono generalmente all'osservatore non provveduto, poiché vanno a beneficio della comunità tutta, ma non per questo meno importanti.

Il prof. Zignoli illustrò inoltre i benefici che derivano dall'apertura di una autostrada sotto i seguenti tre aspetti:

- il beneficio degli utenti per il minor costo dei trasporti, per il risparmio di tempo e la maggior sicurezza, come risulta dalla tabella «costi e risparmi di tre veicoli campione passando dalla S.S. n. 12 all'autostrada»;
- i benefici dello Stato per il maggior gettito fiscale;
- i benefici per la comunità per l'economia nel costo dei trasporti, per lo sviluppo del reddito e per il notevole apporto economico dato dagli stranieri.

Senza valutare i vantaggi accessori, come la diminuzione degli incidenti ed altro, il relatore faceva presente che l'economia nazionale incasserà in un trentennio trenta volte la spesa iniziale, e lo Stato – a concessione ultimata – avrà in sua proprietà un'opera di alto valore produttivo ed anche di notevole significato economico, poiché potrà fornire ogni anno notevoli introiti.

I calcoli fatti dal prof. Zignoli nel 1964, oggi possono essere esaminati con maggior ottimismo. Infatti è da notare che per effetto della continua e rilevante inflazione che supera l'onere degli interessi passivi, l'ammortamento del debito di costruzione verrà anticipato e di conseguenza aumenterà l'utile netto della gestione.

Il prof. Zignoli dopo aver documentato come la realizzazione dell'autostrada del Brennero sia intrapresa vantaggiosa sul piano del mero tornaconto economico, dimostrò come lo sia anche e soprattutto nei suoi vastissimi riflessi a vantaggio della collettività, a giustificazione

dell'impegno che essa richiese, perché un nuovo strumento fosse offerto al progredire economico, ma anche culturale e civico delle nostre genti.

In pratica questo convegno rappresentò la conclusione di una ricerca, che nell'arco dei cinque anni precedenti, era andata raccogliendo conferme alle previsioni iniziali; e l'autorità indiscussa del prof. Zignoli rese ancor più certe le conclusioni alle quali il convegno giunse, confortando la convinzione che fin dagli inizi era nei promotori.

Gli atti del Convegno, pubblicati a cura della Camera di Commercio di Modena, offrono una serie, impressionante – per serietà ed abbondanza – di dati statistici e di ragionate previsioni. Un anno dopo il Convegno di Modena, il 30 aprile 1965, ne fu organizzato uno a Verona presso la Camera di Commercio dove, sempre il prof. Zignoli dimostrò nuovamente con dati aggiornati, la funzionalità economica dell'autostrada.

Sempre nel 1965 seguirono a Monaco delle riunioni con gli esponenti del mondo politico ed economico della Baviera, e l'esposizione degli elaborati di progetto.

Le discussioni avvenute alle riunioni e le visite alla esposizione dimostrarono di aver suscitato molto interesse e si conclusero con una concorde valutazione positiva dell'opera.

Da: «Collegamento stradale permanente attraverso il San Gottardo»
del Dipartimento Federale dell'Interno di Berna.

Fig. 1- Einzugsgebiet der Gotthardstrasse
Zona d'alimentazione della strada del San Gottardo

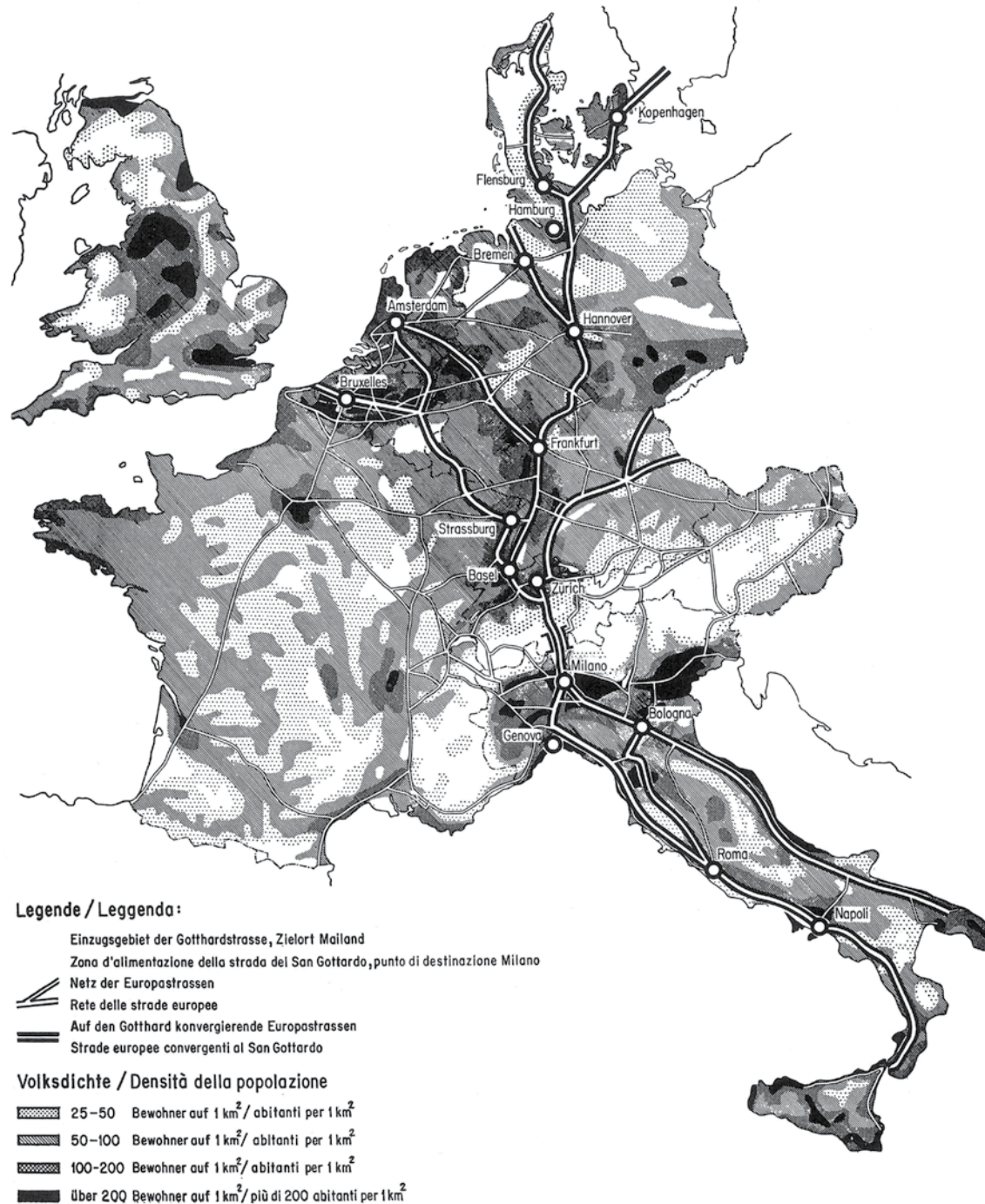
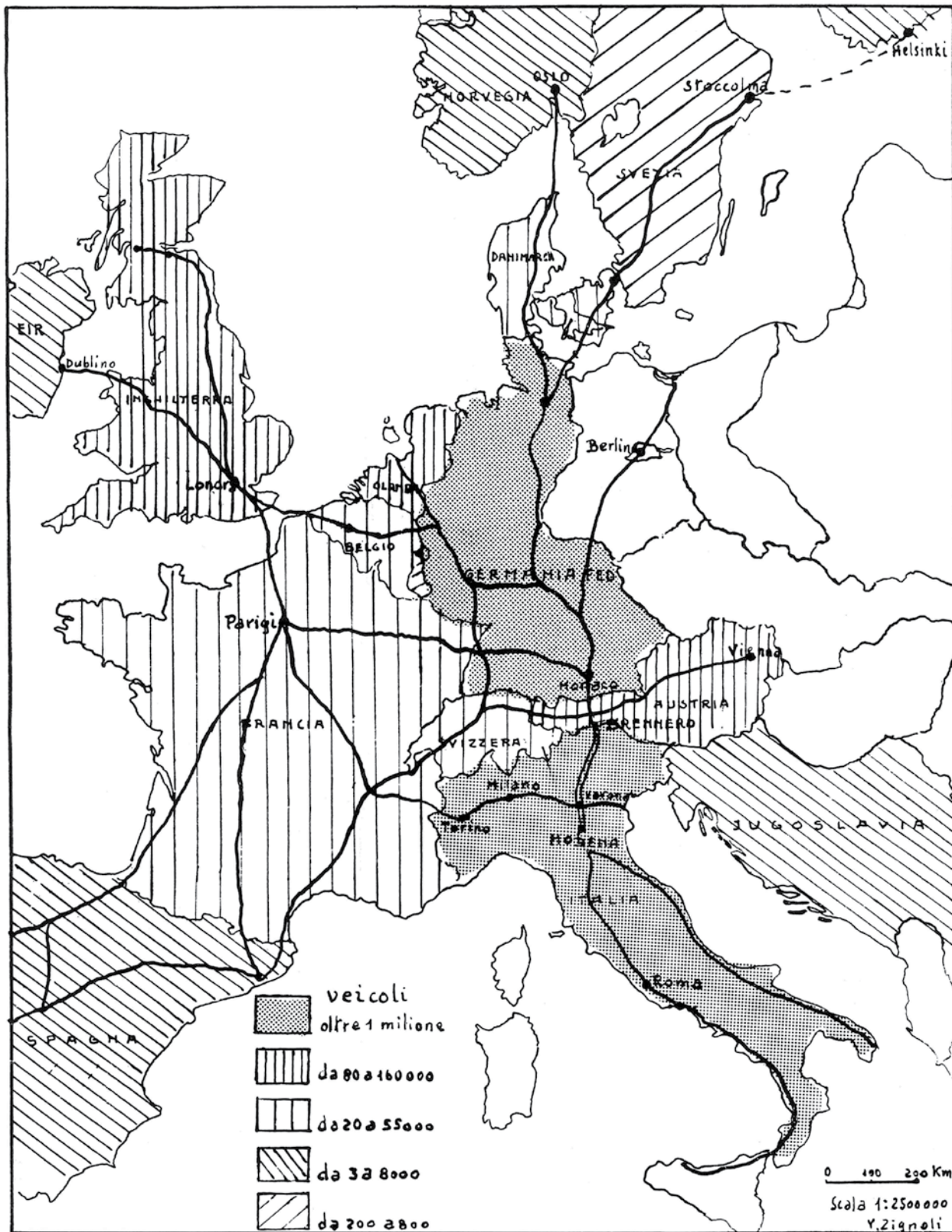


Fig. 2 - Zone internazionali d'influenza dell'autostrada del Brennero.



[illegible]

Spese, incassi e redditi

Anni	Incasso lordo miliardi di Lire	Spese per manutenzione e amministrazione miliardi L.	Incasso netto miliardi di Lire	Percentuale del 10% sugli incassi tolta resto miliardi	$\frac{-n}{(1+i)}$	Valore attuale all'inizio del 1° anno di gestione miliardi di Lire
1	2,8	0,62	2,18	1,90	0,943396	1,79245
2	3,36	0,67	2,69	2,35	0,889996	2,09149
3	4,032	0,72	3,312	2,91	0,839619	2,44329
4	4,838	0,77	4,0684	3,585	0,792094	2,83965
5	5,806	0,82	4,986	4,503	0,747258	3,36490
6	6,967	0,87	6,097	5,39	0,704961	3,79920
7	8,360	0,92	7,440	6,61	0,665057	4,396026
8	10,032	0,97	9,060	8,06	0,627412	5,05694
9	10,53	1,02	9,51	8,46	0,591898	5,01746
10	11,11	1,02	10,09	8,98	0,558395	5,01438
11	11,66	1,02	10,64	9,48	0,526788	4,99939
12	12,24	1,02	11,22	10,00	0,496969	4,96969
13	12,85	1,02	11,83	10,55	0,448839	4,94625
14	13,50	1,02	12,48	11,13	0,442301	4,92281
15	14,17	1,02	13,15	11,74	0,417265	4,89869
16	14,88	1,02	13,86	12,38	0,393646	4,87334
17	15,62	1,02	14,60	13,04	0,371364	4,84258
18	16,40	1,02	15,38	13,74	0,350344	4,81373
19	17,22	1,02	16,20	14,48	0,330513	4,78583
20	18,08	1,02	17,06	15,25	0,311805	4,75502
21	18,98	1,02	17,96	16,07	0,294155	4,72707
22	19,93	1,02	18,91	16,92	0,277505	4,69538
23	20,92	1,02	19,90	17,81	0,261797	4,66260
24	21,96	1,02	20,94	18,75	0,246929	4,63085
25	23,05	1,02	22,03	19,73	0,232999	4,59707
26	24,20	1,02	23,18	20,76	0,219810	4,56325
27	25,41	1,02	24,39	21,85	0,207368	4,53099
28	26,68	1,02	25,66	23,00	0,195630	4,49949
29	28,02	1,02	27,00	24,20	0,184557	4,46627
30	29,43	1,02	28,41	25,47	0,174110	4,43458
miliardi di Lire						130,42086

La sommatoria dell'ultima colonna al 24° anno dà 103,329 miliardi.

Ciò vuol dire che dopo 24 anni si copre la spesa prevista di 100 miliardi al 6%.

Se si ammette che la cifra raggiunta al 30° anno si incassi costantemente e indefinitamente come rendita perpetua, il capitale attuale (inizio 1° anno) risulta

$$\begin{array}{rcl}
 \frac{25,47}{0,06} & = & 424,50 \\
 \text{meno} & 25,47 \times 13,764831 = & \underline{350,50} \\
 \text{più} & & 74,00 \\
 & & \underline{130,42} \\
 \text{Rendita perpetua. Capitale attuale equivalente} & & 204,42 \text{ miliardi di L.}
 \end{array}$$

I primi lavori e organizzazione uffici

Il Consiglio di Amministrazione visto che le trattative per i finanziamenti erano arrivate al punto di dare la certezza della copertura della maggior parte della spesa e confidando che la gradualità delle erogazioni dei mutui, scaglionate in più anni, agevolasse il superamento della grave crisi in cui si trovava il mercato finanziario in quel periodo, nella seduta del 21 dicembre 1963 deliberò l'inizio dei lavori.

Furono scelte le seguenti opere: i ponti sul fiume Adige a Vadena e a Zambana con la spesa prevista in Lire 445.101.000, ed il ponte viadotto sul torrente Avisio in località ai «Vodi» di Lavis del costo di Lire 317.355.000. Al finanziamento fu previsto di far fronte con la disponibilità del capitale sociale.

Il progetto esecutivo del tronco Bolzano sud - Trento nord comprendente queste tre opere era stato approvato dal Ministro dei LL.PP. - Presidente dell'Anas - con decreto n. 61 del 20 febbraio 1964, e per gli aspetti idraulici, dagli Uffici del Genio Civile di Bolzano e di Trento. Per il viadotto dei Vodi il Genio Civile di Trento aveva richiesto il prolungamento di una campata, che la piena dell'Avisio del 1965 dimostrò necessaria.

Il 26 dello stesso mese l'Anas approvava l'elenco delle imprese da invitare alla licitazione privata per l'appalto delle tre opere.

La licitazione ebbe luogo presso la sede della Società il 26 marzo 1964. I due ponti di Vadena e Zambana furono aggiudicati all'Impresa Mantovani di Bologna col ribasso del 4,45% ed il ponte viadotto dei Vodi all'Impresa ingg. Ito e Lino Del Favero di Trento, col ribasso del 7,20%. Il 4 maggio 1964 i lavori venivano consegnati alle Imprese aggiudicatarie, che predisponavano subito l'organizzazione del cantiere e quindi davano inizio ai lavori.

L'esito della gara, con i relativi ribassi, e l'andamento dei lavori fornivano alla Società e agli Istituti finanziatori una valida prova che i prezzi ed i preventivi di spesa previsti nel progetto esecutivo erano aderenti alla realtà.

Dopo che la Banca Europea e il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche avevano deliberato i finanziamenti il Consiglio di Amministrazione predispose il programma dei lavori per il tratto Brennero-Bolzano diviso in quindici lotti da appaltare gradualmente.

La progettazione esecutiva era ultimata per i seguenti tronchi:

- Brennero-Cave Fortezza - Km 26,948 - costo 13.800.000.000
- Cave Fortezza-Chiusa - Km 26,300 - costo 10.300.000.000
- Chiusa-Bolzano nord - Km 23,980 - costo 20.350.000.000

La progettazione per il tratto Bolzano nord-Modena veniva completata nei tronchi:

- Rovereto-Verona nord - Km 58,449 - costo 17.280.000.000
- Mantova-Modena - Km 54,747 - costo 16.370.000.000

L'inserimento nell'Autostrada del Sole in seguito ad un accordo raggiunto con l'I.R.I. fu spostato verso Reggio Emilia e fu abolita la stazione terminale concordando un'esazione dei pedaggi combinata.

In data 29 aprile 1964 l'Anas approvò i progetti esecutivi dei tronchi Trento-Rovereto e Chiusa-Bolzano.

La Società visto che i costi di costruzione secondo il progetto esecutivo aumentavano e che le possibilità delle nostre banche erano limitate intavolò trattative anche con altri Istituti esteri, chiedendo l'appoggio del Ministero degli Esteri.

A questo scopo il giorno 12 aprile 1964 vi fu una riunione presso il Ministero degli Esteri presieduta dal Direttore Generale degli Affari Economici, Ministro Vogliolo, ed alla quale parteciparono due Ispettori generali dell'Anas, i rappresentanti del Ministro del Tesoro, il rappresentante del Governatore della Banca d'Italia ed il Presidente della Società.

La riunione ebbe anche lo scopo di eliminare le perplessità sorte in molti ambienti finanziari, soprattutto esteri, in seguito alla campagna di stampa a favore dei trafori ventilati nell'arco centrale delle Alpi, e in modo particolare di quello dello Stelvio, per il quale in quell'epoca fu presentato un disegno di legge.

Dopo l'assunzione del primo personale la Società con l'inizio dei lavori incaricò la «Organizzazioni e Revisioni Generali di Aziende – Orga –» di Milano di studiare un progetto di massima sulla struttura organizzativa della Società.

Lo studio presentato dall'«Orga» fu quindi rielaborato dalla Società con la collaborazione dell'ing. Ernesto Begher, funzionario tecnico della Provincia di Bolzano, che incominciò a prestare la sua opera fin dal 1963 in qualità di consulente e il 1° settembre 1965 fu assunto come dirigente tecnico.

L'ing. Begher predispose un organigramma per l'attività nella fase di costruzione e uno per quella di gestione dell'autostrada.

La Società fin dal 1963 per la parte tecnica si avvalse anche della valida e gratuita consulenza dell'Ispettore Generale del Provveditorato OO.PP. di Trento, ing. Marcello Felicori, particolarmente esperto in lavori stradali, il quale oltre a far parte del Comitato Tecnico consultivo per l'esame dei progetti, esaminò con l'ing. Begher i capitolati e studiò l'impostazione da dare alla direzione tecnica.

All'ing. Felicori fu offerta la direzione tecnica della Società, ma il 31 maggio 1965 comunicò di non accettare l'incarico.

Direttore Tecnico fu nominato in data 13 settembre 1965 l'ing. Gerio Castracani, già Capo Divisione presso le Ferrovie dello Stato, pratico di ogni genere di lavoro edile, stradale, gallerie e ponti in cemento armato.

I primi appalti e l'inizio dei lavori aumentarono l'attività amministrativa e la Società alla fine del 1963 offrì l'incarico di Direttore Generale all'avv. Renzo Morelli, il quale non potendo interrompere immediatamente la sua ben avviata attività di avvocato diede la sua collaborazione come consulente fino al 1° luglio 1965, data in cui fu nominato Direttore Generale.

L'accettazione dell'incarico da parte dell'avv. Morelli, persona particolarmente preparata, diede al Consiglio di Amministrazione la massima tranquillità relativamente alla guida dell'attività di tutti gli uffici della Società.

Dopo la nomina del Direttore Generale e del Direttore Tecnico fu predisposta l'organizzazione degli uffici della Società per la fase di costruzione dell'autostrada.

Al vertice era posta la Direzione Generale e gli uffici erano i seguenti: Personale, Legale, Espropri e Patrimonio, Ragioneria e Direzione Tecnica. Da questa dipendevano direttamente gli uffici di sede della Direzione Lavori, come contabilità lavori e contratti, pavimentazioni, opere d'arte, terre, impianti elettrici, ecc.

Oltre agli uffici centrali, alla direzione tecnica era affidata la direzione periferica dei lavori. A questo scopo tutto il percorso dell'opera fu diviso in cinque tronchi e precisamente: Brennero-Chiusa, Chiusa-Bolzano, Bolzano-Trento, Trento-Affi, Affi-Modena.

Alla direzione di ogni tronco c'era un ingegnere coadiuvato da un numero adeguato di geometri e assistenti.

A far parte della Direzione Tecnica in data 15 settembre 1968 fu chiamato l'ing. Giuseppe Bentley.

Il 1° aprile 1968 l'Ufficio Legale fu affidato all'avvocato Bruno Biamino.

Espropri

Prima di affrontare l'avvio dei lavori fu necessario stabilire le modalità da seguire per l'esecuzione degli espropri dei terreni sui quali doveva venir costruita l'autostrada in tutto il suo percorso dal Brennero a Modena.

Il Consiglio di Amministrazione stabilì di svolgere a mezzo di un proprio ufficio espropri le molte pratiche che, dopo ottenuto il Decreto Ministeriale attestante la pubblica utilità dell'opera, dovevano precedere le trattative coi proprietari dei terreni.

Era compito dell'Ufficio Espropri inviare domanda al Commissariato del Governo o alle Prefetture di pubblicazione del piano dell'opera presso i comuni interessati, e ottenuta l'esecutorietà e l'autorizzazione nominale ai tecnici di poter entrare nei fondi, previo avviso al proprietario dell'immobile, far picchettare il tracciato e compilare gli stati di consistenza alla presenza di due testimoni e di un funzionario dell'Anas.

Copia degli stati di consistenza, vistati dall'Anas, venivano consegnati alle Prefetture o al Commissariato del Governo per l'emissione del decreto di occupazione di urgenza.

Gli uffici della Società dovevano inoltre svolgere una attività difficoltosa e complessa per la regolarizzazione dei rapporti con Enti pubblici e privati stipulando le convenzioni per la costruzione di sovrappassi alla ferrovia o a strade, di spostamento di elettrodotti, di linee telefoniche, di molti tratti di strade, di canali irrigui, ecc.

Soltanto dopo, il terreno poteva venir consegnato all'impresa appaltatrice per l'inizio dei lavori di costruzione.

Per le trattative da svolgere coi proprietari per l'acquisto dei terreni, fu deciso invece di non servirsi del proprio personale, ma di affidarle a consulenti particolarmente esperti, fornendo loro copia degli stati di consistenza e quant'altro potesse essere utile per assolvere l'incarico. L'intero percorso fu diviso in cinque zone, che in linea di massima rispecchiavano le Province attraversate e avevano una certa uniformità di coltura, e affidate agli esperti del luogo.

Il tratto dal Brennero a Bolzano fu affidato al dott. Alfons Lang, coadiuvato dal signor Alfons Benedickter. Quello da Bolzano fino al confine con la provincia di Verona all'Ufficio Studi Tecnici Riuniti di Trento, composto dal comm. Beppi Andreaus, dal dott. Antonio Nicolini, dal perito Nicolò Molinari, dai geom. Cornelio Galvagnini e Tullio Fait.

Il dott. Nicolini operava da Bolzano a Salorno, il perito Molinari da Salorno a Nave San Rocco, il geom. Galvagnini da Nave San Rocco a Besenello, il comm. Andreaus da Besenello a Isera, e da qui al confine con la provincia di Verona il geom. Fait.

Per il percorso situato in provincia di Verona le trattative venivano svolte dal comm. Cleto Matteotti, per quello in provincia di Mantova dal geom. Brenno Tralli, e nell'ultimo tratto, ricadente nelle province di Reggio Emilia e Modena, dall'ing. Boldrini Lino.

I consulenti per la determinazione dell'indennizzo si attenevano al criterio di valutazione previsto dall'art. 39 della legge 25 giugno 1965 n. 2359 che fa consistere l'indennizzo nel giusto prezzo che avrebbe l'immobile in una libera contrattazione di compravendita, tenendo conto di tutti i requisiti dell'immobile.

Il lavoro dei consulenti fu molto impegnativo e svolto con competenza e con la massima serietà. Fu così possibile l'acquisto consensuale della maggior parte dei terreni, limitando il ricorso alla procedura di esproprio ad un numero limitato di casi.

Per raggiungere questo risultato fu molto utile la collaborazione delle organizzazioni dei contadini e degli agricoltori delle Province attraversate.

Infatti l'occupazione dei terreni agrari per la sede autostradale aveva procurato un notevole sacrificio ai proprietari.

La superficie di terreni acquistati fu di circa metri quadrati 21.500.000 più numerosi fabbricati, e la spesa sostenuta di circa 23 miliardi.

Gli appalti dei lavori dal Brennero a Modena

Il Consiglio di Amministrazione confermando la decisione di eseguire i lavori contemporaneamente dal Brennero a Modena, dopo aver ottenuto il 18 novembre 1964 la concessione dei mutui dalla Banca Europea per gli Investimenti di Bruxelles e il 19 febbraio 1965 dal Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche di Roma, per il finanziamento dei lavori del tronco Brennero-Bolzano, iniziò subito le pratiche con l'ANAS per avere l'autorizzazione per gli appalti di cinque lotti di questo tronco. Venivano così smentite coi fatti le polemiche che attribuivano alla Società l'intenzione di rinviare i lavori del tronco Brennero-Bolzano.

Il 20 maggio 1965 l'ANAS approvava l'elenco delle imprese da invitare per il primo appalto del lotto n. 3 «*Ceppaia-Vipiteno*», ed il 12 giugno vi fu l'aggiudicazione all'Impresa Di Penta di Roma.

Fu così dato l'avvio su larga scala ai lavori. Seguirono le seguenti aggiudicazioni dei lotti:

- n. 4 «*Vipiteno-Bagni di Medres*» - alla medesima Impresa Di Penta;
- n. 5 «*Bagni di Medres-Cave di Fortezza*» - all'Impresa GE.CO. di Trento;
- n. 6 «*Cave di Fortezza-Prà di Sotto*» - all'Impresa Rizzani di Milano;
- n. 7 «*Prà di Sotto-Bressanone*» - all'Impresa S.T.I.C.E.S. di Firenze.

Alla direzione dei lavori del tronco da Brennero a Bressanone il 18 agosto 1965 fu chiamato l'ing. Mario Velo, passato nel maggio del 1966 a dirigere i lavori del tronco Verona-Modena, e sostituito in data 16 maggio 1966 dall'ing. Nello Costa.

Del tronco Bolzano-Trento furono assegnati gli appalti dei lotti:

- n. 16 «*Laives-Egna*» - all'Impresa I.C.I.S. di Milano;
- n. 19 «*Zambana Nuova-Campotrentino*» - all'Impresa S.I.C.A.L.F. di Lanari di Roma.

Per la direzione dei lotti da Bolzano a Trento in data 4 maggio 1966 fu assunto l'ing. Santino Miceli, purtroppo deceduto prima della fine dei lavori.

Nell'anno 1965 furono appaltati complessivamente lavori per la costruzione di Km 53,228 e per l'importo di Lire 12.542.792.000.

Il mutuo di Lire 15 miliardi concesso dalla Banca Europea per gli Investimenti fu stipulato a Bruxelles il 15 luglio 1965, rendendo così disponibili i fondi per i pagamenti alle Imprese.

I lavori per i due lotti del tratto Bolzano-Trento furono invece finanziati col mutuo concesso dal Venefondario di Verona, che aveva già deliberato il finanziamento anche del tronco Verona-Modena. Fu così possibile programmare nel 1965 anche i lavori per questo tronco, e predisporre l'appalto concorso per il Ponte sul Po.

Il Consiglio di Amministrazione in data 27 novembre 1965 deliberò di espletare le gare di appalto anche per i lotti n. 8 «*Bressanone-Mara*» e n. 9 «*Mara-Chiusa*».

Nel 1965 non fu invece possibile provvedere agli appalti, come era stato programmato, dei lavori dei lotti «*Brennero-Colle Isarco*» e «*Chiusa-Bolzano*» a seguito di un provvedimento di sospensione dei lavori adottato, a sensi della legge provinciale 24 luglio 1957 n. 8, sulla tutela del paesaggio, dal Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano, il quale invocando

l'art. 17 di detta legge chiese al Ministro dei LL.PP. con i telegrammi di data 12 luglio 1965, 20 luglio 1965, 9 agosto 1965, 19 agosto 1965 e con lettera n. 2931 di data 8 settembre 1965, e alla Società con lettera n. 3151 del 20 settembre 1965, una consulenza sotto il profilo paesaggistico del prof. Piero Porcinai di Firenze, noto specialista nella progettazione di giardini e negli studi sulla tutela del paesaggio.

La Società presa visione della richiesta della Provincia di Bolzano, affidò subito al prof. Porcinai la consulenza per l'inserimento di tutta l'autostrada nel paesaggio.

Il prof. Porcinai, avuto l'incarico, elaborò per le opere in verde dettagliati progetti esecutivi per tutti i lotti autostradali, e un apposito capitolato speciale tipo, in modo da elevare il «verde» da elemento accessorio a elemento di primaria importanza, tenendo in considerazione anche l'area visibile dall'autostrada.

Nel suo studio il prof. Porcinai, teneva conto dei più avanzati criteri per la realizzazione di queste nuove grandi infrastrutture, quali quelle del loro contenuto non solamente tecnico, economico e sociale, ma anche estetico e del massimo conforto possibile da offrire all'utente.

Per la sistemazione delle aree da destinarsi ai servizi, di rifornimento dei veicoli, di assistenza, di ristoro ed ad altri servizi in genere a favore degli utenti, fu bandito fra gli ingegneri ed architetti italiani un concorso di idee.

Furono inoltre interpellati l'Assessorato Regionale del Turismo e gli Enti Provinciali per il Turismo, per avere delle proposte circa l'ubicazione e il tipo di stazioni da costruire lungo l'autostrada.

I risultati del concorso di idee e le proposte pervenute furono consegnate al progettista perché, in quanto possibile, fossero tenute presenti in sede di progettazione.

Risolte le difficoltà di ordine paesaggistico, altre se ne presentarono prima di poter avviare la costruzione degli altri tronchi di autostrada lungo la Valle dell'Isarco.

Che il tronco di autostrada tra il Passo del Brennero e Bolzano fosse quello che presentava le maggiori difficoltà tecniche per la particolare configurazione del terreno, costretto in una valle angusta, soprattutto nel tratto Chiusa-Bolzano, solcata dall'Isarco e con il poco spazio disponibile già occupato dalla linea ferroviaria e dalla strada statale n. 12, era noto a tutti, e fu la fonte delle polemiche riguardanti la scelta della via Isarco, anziché quella della galleria del Giovo - Val Passiria - Merano.

Per superare queste difficoltà nulla era stato trascurato nello studio preparatorio del progetto, che già nella prima stesura prevedeva 23 gallerie per complessivi 10 Km di sviluppo, nonché ponti e viadotti per 14 Km.

Le varie proposte fatte sia a mezzo stampa che in convegni o in dibattiti pubblici furono sempre attentamente esaminate dalla Società.

Ne citerò alcune.

La RAI di Bolzano il 4 novembre 1964 alle ore 21 trasmise un dibattito diretto da Ivo Butturini durante il quale anche l'ing. Volante, allora Sindaco di Merano, espose le sue argomentazioni a favore del percorso via Merano, ed al quale risposero l'ing. Bruno Gentilini ed in modo dettagliato il prof. Fabbri Colabich dell'Università di Padova.

Anche l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bolzano, preoccupato delle perplessità ge-

nerate nell'opinione pubblica dalla polemica sostenuta dal giornale «Alto Adige», ritenne opportuno organizzare a Bolzano nei giorni 13-14 marzo 1965 una conferenza tecnica per l'esame comparativo del tracciato in Valle Isarco e di quello in Valle Passiria-Merano. Al termine della conferenza i partecipanti, a maggioranza pressoché totale (nella quale erano compresi anche molti ingegneri che in precedenza si erano espressi favorevolmente al tracciato Valle Passiria-Merano) riconobbero la validità del percorso in Valle Isarco.

La B.E.I. aveva richiesto che l'Autostrada venisse realizzata in conformità al progetto approvato dall'ANAS, allegandolo allo stesso contratto di mutuo.

Il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche durante l'istruttoria per la concessione del primo mutuo fece esaminare i due progetti, con sopralluoghi ai tracciati, dal prof. Benini e dal prof. Ferretti dell'Università di Roma, i quali si espressero a favore del percorso via Isarco. I numerosi tecnici presenti al convegno organizzato il 30 aprile 1965 a Verona dall'Unione delle Camere di Commercio delle Tre Venezie, dopo aver sentito la dettagliata relazione tecnica del prof. Vittorio Zignoli, si espressero unanimemente a favore del tracciato in Valle Isarco.

Il progettista, ing. Gentilini, rispose ai vari articoli apparsi sulla stampa, ribadendo la validità della scelta della via Isarco, sul giornale «L'Adige» in data 28 marzo 1965.

Su richiesta della Provincia di Bolzano, sempre preoccupata per le difficoltà di ordine idrogeologico della Valle Isarco, già in data 8 aprile 1963 vi fu l'esame del tracciato da parte dell'ing. Seiferth, presenti l'ing. Innerebner e il progettista, seguito in data 27 novembre 1963 da un sopralluogo di questi tre tecnici su tutto il percorso dal Brennero a Bolzano. La conclusione fu a favore del tracciato via Isarco.

All'inizio del 1965 l'ing. Finsterwalder presentava alla Società un progetto di variante per il tratto Chiusa-Bolzano, che prevedeva un percorso a mezza costa sul fianco destro del monte sovrastante l'Isarco, fino a raggiungere la quota 810 m per poi scendere in località Kampill presso Bolzano a quota 290 m.

La Provincia di Bolzano richiedeva l'esame anche di questa variante, ciò che fece il Comitato Tecnico consultivo della Società nella seduta del 4 febbraio 1965. L'ingegner Finsterwalder in data 19 febbraio 1965 illustrò il suo studio in una riunione tenuta presso la Camera di Commercio di Bolzano, presenti il Presidente e altri membri della Giunta Provinciale di Bolzano, i componenti il Comitato Direttivo della Società, quelli del Comitato Tecnico consultivo ed altre qualificate personalità.

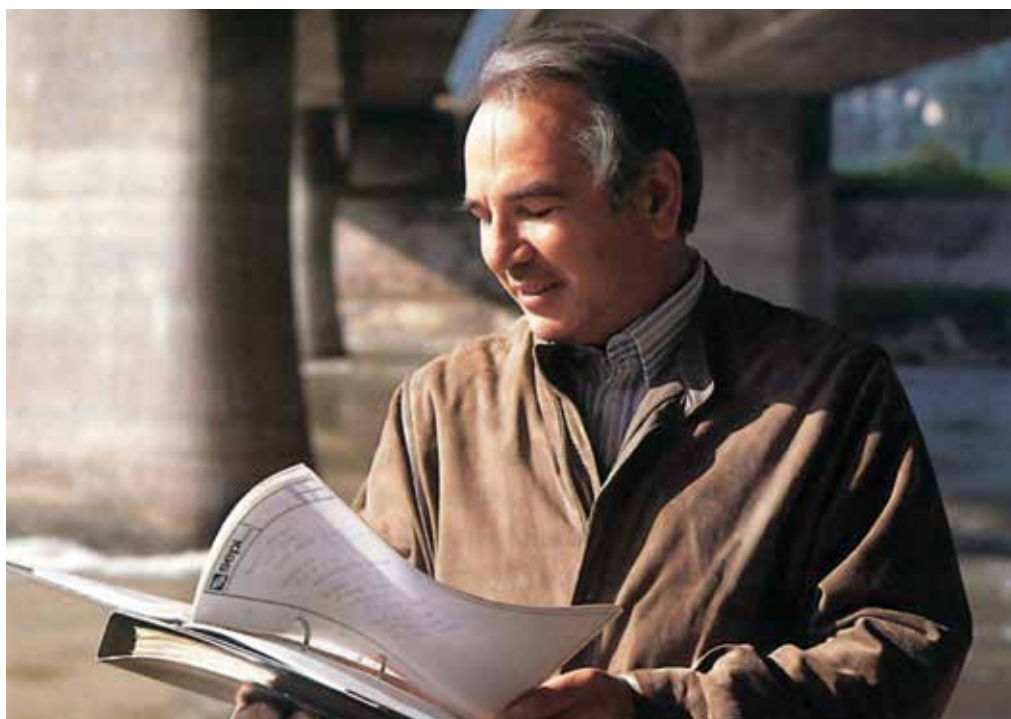
In data 3 aprile 1965 il Comitato Tecnico esaminò nuovamente il progetto tenendo presente l'illustrazione fatta dall'ing. Finsterwalder, ed incaricò il prof. Fabbri Colabich di uno studio analitico della variante.

Anche da questo studio non emersero elementi a favore del tracciato Finsterwalder, e ciò fu comunicato in data 15 aprile 1965 al Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano.

Ciò nonostante in data 16 giugno 1965 con lettera numero 17900 il Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano insisteva nuovamente per la scelta della variante citata.

Fu risposto in data 3 agosto 1965 fornendo tutti i dati a favore del progetto Gentilini emersi dalla relazione del prof. Fabbri Colabich.

Sopra: Il progettista ing. Bruno Gentilini davanti alle gallerie di Cardano.
Sotto: Ing. Lino Gentilini progettista delle opere d'arte.



Un fatto nuovo e molto importante avvenne nel settembre 1965: l'alluvione che provocò gravi danni nella provincia di Bolzano.

La Giunta Provinciale di Bolzano giustamente preoccupata, con lettera del 18 novembre 1965 chiese al Ministro dei LL.PP. di far verificare da un consulente di particolare esperienza idraulica il progetto del tratto Chiusa-Bolzano. Per suffragare tale richiesta unì una relazione dell'ing. Alois Siess, già capo dell'Ufficio Bacini Montani della Regione.

Il Ministro dei LL.PP. aderendo alla richiesta della Provincia di Bolzano, nominò in accordo con la Società, una commissione composta dagli esperti di chiara fama, professori Giulio De Marchi di Milano, Filippo Arredi di Roma e Francesco Marzolo di Padova, ai quali fu assegnato il compito di verificare, sotto il profilo idraulico, se il progetto del tratto Chiusa-Bolzano, dava la più assoluta sicurezza.

La Commissione, eseguiti i necessari accertamenti e suggerite alcune varianti al progetto esecutivo, fugava tutte le perplessità sollevate sulla sicurezza idraulica.

Per una più esatta conoscenza del problema ritengo utile riportare qui di seguito la lettera del 7 marzo 1966 del prof. Giulio De Marchi.

«Preg.mo dott. Donato Turrini - Presidente dell'Autostrada del Brennero S.p.A. - Via Stoppani, 14 - Trento. Dopo che i colleghi Arredi e Marzolo ebbero compiuto dieci giorni or sono, come Le è noto, la divisata visita sopralluogo, lungo la valle dell'Isarco da Chiusa a Bolzano, ci siamo riuniti a Milano sabato scorso ed abbiamo esaminato insieme sia le constatazioni fatte sui luoghi, sia i dati di fatto comunicati dal signor dott. ing. Bruno Gentilini o da noi raccolti nel frattempo; dopo di che abbiamo preso accordi per la redazione della relazione che ci proponiamo di presentare a codesta Società fra qualche settimana.

Intanto però, tenuto presente il desiderio e l'interesse che certamente codesta Società avrà di conoscere senza ritardo la sostanza delle conclusioni alle quali siamo concordemente pervenuti, io sono stato incaricato dai colleghi di comunicare a Lei, in via preliminare e con riserva di darne ragione nella nostra relazione.

Mi pregio pertanto informarLa che l'esame dei disegni esecutivi e le constatazioni compiute dai proff. Arredi e Marzolo nel loro sopralluogo, ci hanno condotto a riconoscere che, se il problema di far passare la costruenda autostrada lungo una valle angusta, come è quella dell'Isarco per gran parte del tronco fra Chiusa e Bolzano, già percorsa dalla ferrovia e dalla strada nazionale del Brennero, presentava innegabili difficoltà tecniche, tutte queste difficoltà sono state, a nostro giudizio, superate nel modo più soddisfacente e talora con soluzioni particolarmente opportune ed interessanti nel progetto studiato da codesta Società. Considerata però l'importanza dell'opera e la necessità che sotto il profilo idraulico essa presenti la più assoluta sicurezza, noi suggeriamo che vengano adottati i semplici provvedimenti elencati appresso, i quali, ci preme rilevarlo, comportano soltanto varianti modeste e di dettaglio al progetto esecutivo, lasciando del tutto inalterate la fisionomia generale e le caratteristiche tecniche e non modificando praticamente il costo dell'opera:

- 1) provvedere affinché non si riduca in nessun tratto a meno di 3 m il franco al di sopra del profilo della piena 1965:

- a) dei sottotravi dei ponti e dei viadotti, in corrispondenza di tali manufatti;
- b) del piano stradale, negli altri tratti;
- 2) sostituire, ovunque possibile, con una pila unica le pile accoppiate previste per sostegno di ponti e viadotti in alveo;
- 3) ove siano mantenute le pile accoppiate, provvedere ad un opportuno collegamento dei due plinti di fondazione, per la difesa contro le erosioni, e prolungare a valle il plinto unico, sempre che l'opportunità di tale prolungamento sia confermata dalle prove su modello presentemente in corso;
- 4) a prevenzione di possibili ingorghi, curare che le pile di ponte non vengano a trovarsi in nessun caso a distanza dalla sponda inferiore a 10 m;
- 5) nella generalità dei casi, sostituire i tombini con ponticelli di luci adeguate;
- 6) provvedere per l'efficace difesa dei muri di sponda contro eventuali scalzamenti.

Voglia accogliere, signor Presidente, i miei più distinti saluti.

F.to prof. ing. Giulio De Marchi»

La Società, secondo quanto deliberato dal Consiglio in data 27 novembre 1965, aveva indetto per il giorno 10 marzo 1966 gli appalti per i lavori dei lotti n. 8 «Bressanone-La Mara» e n. 17 «Egna-Salorno», ma immediatamente il Direttore del giornale Alto Adige ed altri, inviavano al Ministro dei LL.PP. telegrammi tendenti a far sospendere l'appalto dei lavori, adducendo come motivo, che era necessario attendere l'esito della verifica idraulica.

È da notare che la verifica idraulica riguardava soltanto il tratto «Chiusa-Bolzano», mentre gli appalti in corso erano completamente fuori da detto tratto.

Il giornale Alto Adige, e il giorno 27 febbraio 1966, il Corriere della Sera, resero, ancora una volta, evidenti i motivi per cui si voleva far sospendere gli appalti dei lavori. Vi fu persino la richiesta al Ministro dei LL.PP. di una verifica geologica, suggerendo il nome del prof. A. Desio di Milano, che era, strana coincidenza, il consulente per la parte geologica della società milanese per la costruzione del traforo dello Stelvio.

A questo punto devo dire che la Giunta Provinciale di Bolzano mai avanzò richieste di verifiche geologiche del tracciato in Valle Isarco, e mai richiese o appoggiò la variante per la via Giovo-Valle Passiria-Merano.

Le continue accese discussioni riportate dalla stampa, e la sospensione degli appalti dei lavori disposta dalla Giunta Provinciale di Bolzano a sensi della legge provinciale 24 luglio 1957, destarono delle giustificate preoccupazioni anche nelle Autorità del Tirolo, con le quali la nostra Società aveva sempre mantenuto ottimi rapporti in una cordiale e costruttiva collaborazione discutendo i molti e complessi problemi riguardanti le due autostrade che al Passo del Brennero dovevano congiungersi.

Infatti in data 22 febbraio 1966 il Landeshauptmann del Tirolo E. Wallnöfer, inviava al Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano dott. S. Magnago una lettera con la quale lo pregava di voler togliere eventuali difficoltà all'inizio dei lavori anche a sud del passo del Brennero, dicendo tra l'altro: «Mit ausserordentlichem Interesse aber auch mit einiger Sorge habe ich die letzten Presseäusserungen über die Trasse der Brenner Autobahn südlich ab Brenner

verfolgt. Vor allem wäre für uns wichtig, wenn die Arbeiten der Strecke Gossensass-Brenner, für deren Vergabe noch kein Zeitpunkt fixiert sein soll, bald beginnen würden»....

(ho seguito con molto interesse, ma anche con qualche apprensione gli ultimi comunicati dei giornali in merito al tracciato dell'autostrada del Brennero a sud del Brennero. Innanzitutto per noi sarebbe importante che i lavori del tronco Colle Isarco-Brennero, per il quale non è stata ancora fissata la data di appalti, iniziassero presto). Concludendo:

«Ich möchte Dich auf diesen Umstand aufmerksam machen und wäre Dir ausserordentlich dankbar, wenn Du Dich, soweit es in Deiner Macht steht, der Sache annehmen würdest und versuchen könntest, eventuell bestehende Schwierigkeiten, deren Ausmass ich begreiflicherweise nicht beurteilen kann, zu beheben.

Ich danke vielmals für Deine Bemühungen und bin mit den besten Grüßen».

Dein E. Wallnöfer

(vorrei renderTi attento su questo particolare, e Ti sarei oltremodo grato, in quanto sia nella Tua facoltà, se Tu prendessi a cuore la questione, e cercassi di togliere eventuali difficoltà, delle quali però non posso naturalmente conoscere la misura.

Ti ringrazio molto per le Tue premure e con i migliori saluti sono il Tuo E. Wallnöfer).

Naturalmente anche il Consiglio di Amministrazione della Società non sottovalutò le discussioni in corso circa l'esistenza di eventuali grandi progetti di autostrade di collegamento dell'Italia con l'Europa Centrale attraverso le Alpi, oltre all'autostrada del Brennero e alla Basilea-Chiasso attraverso il traforo del San Gottardo.

Il Consiglio dopo aver esaminato il problema con la massima attenzione, autorizzò il Presidente a rivolgersi direttamente al Ministero Bavarese per il Commercio e Turismo di Monaco di Baviera, nonché al Presidente della Camera di Commercio per il Tirolo di Innsbruck, per sapere se esistevano progetti di questo genere.

Questo fu fatto con lettere di data 8 marzo 1966.

Inoltre al Ministero bavarese fu anche chiesto in particolare se, nello spazio tra l'autostrada Francoforte-Basilea e quella Monaco-Kufstein vi fossero in progettazione od in programma altre autostrade.

Il Presidente della Camera di Commercio del Tirolo dr. H. Knoflach, rispose in occasione della riunione del Comitato traffici del Brennero tenuta a Verona il 14 marzo 1966, sottolineando l'urgenza del completamento dei lavori sia in terreno austriaco che in quello italiano, ed escludendo da parte austriaca la realizzazione della Kufstein-Zillertal traforo delle Alpi Aurine, tronco della Venezia-Monaco.

Il Ministro bavarese comunicò direttamente al Presidente della nostra Società, in un incontro avvenuto alla fine di marzo, che l'interesse della Baviera era rivolto alla sollecita realizzazione dell'autostrada del Brennero ritenuta la più breve e comoda via di comunicazione tra Baviera ed Italia, assicurando inoltre che a breve scadenza non erano in previsione altre autostrade.

In data 7 settembre 1966 il Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano revocava il provvedimento, emanato il 20 settembre 1965, di sospensione degli appalti dei lavori e im-

partiva numerose prescrizioni che comportavano la rielaborazione del progetto esecutivo peraltro già approvato dall'Anas in data 2 settembre 1964 con decreto numero 1682.

Il Consiglio di Amministrazione tenuto conto delle prescrizioni di carattere paesaggistico ed idraulico, e ritenuto opportuna la costruzione della corsia di sosta anche per i ponti e viadotti, fece rielaborare il progetto esecutivo del tratto Chiusa-Bolzano Nord.

Fu inoltre aggiornato tutto il progetto esecutivo dal Brennero a Verona con l'installazione delle barriere di sicurezza a seguito di quanto richiesto dal Ministro dei LL.PP. per le autostrade di tipo «A», come l'Autobrennero, onde evitare le collisioni frontali a causa dello scavalcamento dello spartitraffico che separa i due sensi di marcia.

A causa dei gravi eventi alluvionali del 1966 che causarono danni ai lavori in corso nel lotto n. 19 provocati dalla rottura degli argini dell'Adige che invase anche parte della città di Trento, anche gli uffici del Genio Civile di Bolzano e di quello di Trento, impartivano disposizioni che portarono a rialzare il piano autostradale, nei tratti vicini all'Adige, in modo da creare un rinforzo agli argini del fiume.

Anche la Provincia di Trento chiese un adeguamento del tracciato autostradale al Piano Urbanistico, con la costruzione della galleria sotto il Doss Trento, e la Provincia di Verona richiese lo spostamento della stazione di Verona Nord secondo il nuovo Piano Viabile previsto per il collegamento diretto con l'autostrada Brescia-Padova.

Per il tronco Verona-Modena, tenendo conto anche della disponibilità di terreno, il Consiglio sulla base di esperienze allora in corso su autostrade estere, particolarmente americane, ritenne di adottare la soluzione dello spartitraffico della larghezza di mt 12, anche se le disposizioni ministeriali lo prescrivevano soltanto per le autostrade da progettare.

Se in futuro risulterà necessario un ampliamento di questa autostrada sarà facile ricavarlo usando il terreno dello spartitraffico. Anche i sovrappassi furono costruiti senza pila centrale. Naturalmente con queste modifiche e miglioramenti il nuovo costo preventivato per il tronco Brennero-Verona, che inizialmente era di Lire 88.900.000.000, fu di Lire 112.945.338.000, e quello per il Verona-Modena passò da Lire 20.000.000.000 a Lire 28.564.362.000.

La Provincia di Bolzano in data 7 settembre 1966 revocò il provvedimento di sospensione degli appalti e la Società fece subito le gare e l'aggiudicazione per i lavori dei lotti:

- n. 1 «Stazione di Brennero-Colle Isarco» - all'Impresa S.A.I.S.E.B. di Roma;
- n. 8 «Bressanone-La Mara» - all'Impresa Cavagnis di Padova;
- n. 9 «La Mara-Chiusa» - all'Impresa Incas-Bonna di Milano.

A dirigere i lavori del tratto Fortezza-Ponte Gardena fu chiamato in data 1 gennaio 1966 l'ing. Armando Sebastiani.

Nel 1967 furono aggiudicati i lavori per i lotti del tronco Bolzano-Trento alle Imprese:

- Cariola di Mantova: n. 15 «Bolzano Sud-Laives»;
- S.C.A.C. di Milano: n. 16/A «Stazione di Egna-Collegamento S.S. 12»;
- Cisa-Udine: n. 17 «Egna-Salorno»;
- Mottura & Zaccheo di Milano: n. 18 «Salorno-Zambana Nuova»;
- Marchesini di Verona: n. 19/A «Prolungamento viadotto Vodi»;

e della Verona-Modena:

- Ferraro di Bassano del Grappa: n. 27 «*Verona Sud-Nogarole Rocca*»;
- Irces di Brescia: n. 28 «*Nogarole Rocca-Mantova*».

Nel 1966 furono anche programmati gli appalti dei rimanenti lotti per la costruzione dell'intera autostrada, ed in particolare anche per il tronco contestato «Chiusa-Bolzano Nord».

Per il pagamento dei primi stati di avanzamento dei lavori del tronco Bolzano-Verona, in data 19 settembre 1966 fu stipulato con l'Istituto di Credito Fondiario delle Venezie in Verona il primo mutuo di Lire 16.500 milioni, garantito dalla fidejussione degli Enti partecipanti alla Società e dalla garanzia sussidiaria dello Stato concessa con decreto 17 febbraio 1966 dal Ministro del Tesoro.

Il reale costo dei prestiti al momento della costruzione, a causa delle lievitazioni verificatesi dopo il 1965 sul mercato dei capitali, si rilevò superiore a quello ammesso, nella misura del 6,5 %, nel piano finanziario di concessione.

Per fortuna nel 1968 fu approvata la legge n. 382 «Norme per agevolare il finanziamento degli Enti concessionari della costruzione e dell'esercizio delle autostrade» contenente disposizioni per la trasformazione della garanzia dello Stato da sussidiaria a principale e per l'istituzione di un fondo centrale di garanzia cui imputare gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia dello Stato.

Questo provvedimento richiesto da tutte le Società concessionarie tramite l'associazione «AISCAT» fu sostenuto con calore dai parlamentari delle province attraversate dalla nostra autostrada.

L'aumento dei costi di costruzione e degli oneri finanziari richiese l'elaborazione di un nuovo piano finanziario, che non potendo contare su un maggiore contributo statale, dovette prevedere un maggior incasso di gestione.

Fortunatamente le previsioni originarie dei traffici, elaborate per il piano finanziario allegato alla convenzione di concessione in base alle rilevazioni ANAS del 1960, erano molto migliorate per l'incremento subito dai traffici.

I dati del traffico sulla S.S. 12, negli anni 1960 - 1965/1966/1967, che pur satura da tempo, rivelano un aumento molto forte, sono riportati a pag. 106.

Nel mese di settembre 1967 furono consegnati i lavori del lotto n. 2 – *Viadotto di Colle Isarco* – lungo metri 1.008, all'Impresa Mondelli di Milano.

Il 13 dicembre 1967 furono appaltati i lavori dei lotti:

- n. 20 «*Campotrentino-Calliano*» - all'Impresa Collini geom. Leone di Milano;
- n. 21 «*Calliano-Rovereto*» - all'Impresa Recchia geom. Massimiliano di Verona;
- n. 22 «*Rovereto-Belluno Veronese*» - all'Impresa Quadrio Curzio di Milano.

La Direzione dei lavori da Trento al confine della provincia di Verona fu affidata all'ing. Mario Valdemarin assunto in data 1 maggio 1968.

Quelli dei lotti:

- n. 23 «Belluno Veronese-Dolcè» - all'Impresa Grassetto di Padova;
- n. 24 «Dolcè-Domegliara» - all'Impresa Icomec di Milano;
- n. 25 «Domegliara-Verona Nord» - all'Impresa Veneta Scavi di Verona;
- n. 26 «Verona Nord-Verona Sud» - all'Impresa Mazzi di Verona;
- n. 29 «Mantova-S. Biagio» - all'Impresa Bertani e Baselli & C. di Milano;
- n. 31 «Po-Pegognaga» - all'Impresa Chiambretto di Mantova;
- n. 32 «Pegognaga-Rolo» - all'Impresa Rabbiosi di Bolzano;
- n. 33 «Rolo-Campogalliano» - all'Impresa Quadrio Curzio di Milano;
- n. 34 «Campogalliano-Autostrada del Sole» - all'Impresa Quadrio Curzio di Milano.

Il ponte sul fiume Po (lotto n. 30) fu affidato in seguito ad appalto concorso all'Impresa Lodigiani di Milano.

All'inizio del 1968 tutta l'autostrada era affidata alle imprese per la costruzione, meno i lotti n. 10 - 11 - 12 A e 12 B del tronco «Chiusa-Bolzano Nord», ed i lotti n. 14 A.1 - 14 A.2 - 14 B e 14 C del tronco «Bolzano Nord-Bolzano Sud».

Ritengo opportuno per maggiore chiarezza, elencare in ordine cronologico le cause, di natura giuridico-amministrativa che, per la complessità della legislazione che regola la materia nonché per le preoccupazioni delle autorità che credettero di dover così agire a scanso delle loro responsabilità nonostante la bontà delle intenzioni, non consentirono di rispettare i programmi di costruzione predisposti dalla Società e che causarono ritardi risultati, per diverse ragioni, molto onerosi.

Per il tronco «Chiusa-Bolzano Nord»

2 settembre 1964:

Decreto n. 1682 col quale il Ministro del LL.PP. – Presidente dell'ANAS – ha approvato, a sensi dell'art. 11 della legge 24 luglio 1961 n. 729, il progetto esecutivo delle opere di costruzione del tronco.

20 settembre 1965:

Il Presidente della Giunta Provinciale nega, a sensi della legge provinciale 24 luglio 1957 n. 8 sulla tutela del paesaggio, l'autorizzazione alla costruzione del tronco Chiusa-Bolzano.

19 ottobre 1965:

La Società ricorre alla Giunta Provinciale di Bolzano per l'annullamento del provvedimento di diniego sopra indicato.

31 dicembre 1965:

Deliberazione colla quale la Giunta Provinciale di Bolzano dichiara inammissibile il ricorso proposto dalla Società.

15 giugno 1966:

Decisione n. 832 colla quale il Consiglio di Stato, adito in sede giurisdizionale dalla Società, annulla la deliberazione della Giunta Provinciale di Bolzano e rimette alla stessa la trattazione di merito del ricorso.

7 settembre 1966:

Il Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano revoca il provvedimento 20 settembre 1965 e impartisce, a sensi dell'art. 11 della legge 24 luglio 1957 n. 8, numerose prescrizioni che comportano la rielaborazione del progetto esecutivo.

11 agosto 1967:

Decreto n. 1895 col quale l'On.le Ministro dei Lavori Pubblici – Presidente dell'ANAS – approva il progetto esecutivo rielaborato.

15 maggio 1968:

Espletamento delle gare per l'appalto dei lavori dei lotti n. 10, 11, 12 A e 12 B del tronco Chiusa-Bolzano.

12 luglio 1968:

Il Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano dispone che la costruzione dei viadotti avvenga con strutture in c.a.p. confezionato in opera con esclusione dell'impiego di strutture prefabbricate e inibisce l'inizio dei lavori.

5 agosto 1968:

La Società impugna con ricorso gerarchico alla Giunta Provinciale anche quest'ultimo divieto.

Per il tronco «Bolzano Nord-Bolzano Sud» (attraversamento di Bolzano)

8 giugno 1966:

Il Consiglio Comunale di Bolzano approva all'unanimità, sotto il profilo urbanistico, il progetto relativo all'attraversamento autostradale della città di Bolzano.

21 dicembre 1967:

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, dopo aver sentito dal punto di vista urbanistico la competente Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n. 1019 ha espresso parere favorevole per l'approvazione del progetto esecutivo del tronco Bolzano Nord-Bolzano Sud.

22 giugno 1968:

L'On.le Ministro dei Lavori Pubblici approva, a sensi dell'art. 11 della legge 24 luglio 1961 n. 729, il progetto esecutivo per l'attraversamento autostradale della città di Bolzano.

29 luglio 1968:

La Giunta Provinciale di Bolzano delibera di inibire alla Società l'inizio dei lavori per il tronco Bolzano Nord-Bolzano Sud in quanto il progetto esecutivo approvato dall'ANAS sarebbe stato in contrasto col Piano Regolatore Generale di Bolzano, approvato con legge provinciale 3 gennaio 1964 n. 1.

18 dicembre 1968:

In sede giurisdizionale il Consiglio di Stato, in accoglimento del ricorso proposto dalla Società per l'annullamento della deliberazione 29 luglio 1968 della Giunta Provinciale di Bolzano, sospende immediatamente la predetta deliberazione.

11 marzo 1969:

L'ANAS autorizza la Società a provvedere alla esecuzione dei lavori.

Per il tronco Chiusa-Bolzano Nord, si arriva quindi agli appalti dopo quattro anni dalla prima approvazione del progetto da parte dell'ANAS con gravi danni economici per il ritardo nell'apertura al traffico e per l'aumento dei costi di costruzione dovuto al continuo lievitare dei prezzi.

La direzione dei lavori da Ponte Gardena a Bolzano fu affidata all'ing. Carlo Caprioglio assunto il 21 agosto 1967.

L'esito degli appalti fu il seguente:

- lotto n. 10 «Chiusa-Ponte Gardena» - all'Impresa Sogene di Roma;
- lotto n. 11 «Ponte Gardena-Castelrotto» - all'Impresa C.M.C. di Ravenna;
- lotto n. 12/A «Castelrotto-Campodazzo» - all'Impresa Gelfi di Brescia;
- lotto n. 12/B «Campodazzo-Prato Isarco» - all'Impresa Lodigiani di Milano.

I lavori del lotto n. 13 «Prato Isarco-Cardano» furono invece appaltati nel 1967 con l'assegnazione all'Impresa CO.GE.CO. di Roma.

Nel 1966 gli ingg. Gentilini completarono anche la progettazione esecutiva del tronco Bolzano Nord-Bolzano Sud-Attraversamento di Bolzano. La soluzione trovata dopo uno studio approfondito di tutte le difficoltà esistenti, e senza trascurare l'esame delle molte proposte suggerite, anche in forma polemica dalla stampa, fu approvato dalla Società, e l'8 giugno 1966 dal Consiglio Comunale di Bolzano all'unanimità.

Purtroppo anche per questi lavori fu possibile l'inizio soltanto tre anni dopo.

L'ANAS in data 11 marzo 1969 autorizzò l'esecuzione dei lotti da Bolzano Nord a Bolzano Sud assegnati a:

- n. 14/A1 - all'Impresa Marchesini di Verona;
- n. 14/A2 - all'Impresa Del Favero di Trento;
- n. 14/B - all'Impresa Del Favero di Trento;
- n. 14/C - viadotto di Bolzano - all'Impresa Mondelli di Milano.

Tronco Bolzano Sud-Trento - I lavori e apertura al traffico

I lavori nei lotti del tronco Bolzano Sud-Trento Nord ebbero un andamento abbastanza regolare. Le varie difficoltà furono superate grazie ad una attenta direzione tecnica in stretta collaborazione col progettista.

L'alluvione del 1966 causò danni ai lavori in corso sul lotto n. 19 «Zambana Nuova-Trento Nord (Campotrentino)», a causa della rottura degli argini dell'Adige e conseguente asportazione di un tratto della sede autostradale in costruzione.

Come dissi precedentemente, il progettista per evitare in futuro danni all'autostrada, nei tratti vicini all'Adige, modificò, dopo aver preso accordi col Genio Civile, il progetto alzando il rilevato in modo da creare un rinforzo agli argini.

Nella zona da Ora a Mezzocorona furono eseguiti dei sondaggi, già previsti in progetto, che segnarono la presenza di uno strato torboso molto profondo. Così, per evitare futuri cedimenti dove si riteneva che il terreno non fosse in grado di sopportare il carico del terrapieno autostradale, furono eseguiti scavi di bonifica e relativi riempimenti e inoltre fu sovraccaricato il rilevato con materiale pesante, che fu poi in parte asportato.

Quando i lavori del tronco furono a buon punto, la direzione tecnica affrontò con particolare cura il problema della pavimentazione bituminosa.

Per prima cosa fu creata una sezione particolare col compito di seguire questo settore; fu affidata la direzione all'ing. Emilio Gaffuri coadiuvato dal geom. Bruno Garzetti, tuttora in servizio presso la Società.

Fu quindi predisposto, in accordo con il progettista, e tenendo presente il traffico presunto dell'autostrada e le più aggiornate disposizioni riguardanti questo delicato settore, il «*Capitolato speciale d'appalto per pavimentazioni bituminose*», che conteneva tutte le norme tecniche da seguire per i lavori di tutta l'autostrada.

Furono quindi eseguite le analisi degli inerti delle cave esistenti lungo tutto il percorso dal Brennero a Modena.

L'utilità di tutto questo lavoro preparatorio fu dimostrata durante l'esecuzione di tutte le pavimentazioni, ma soprattutto dai risultati ottenuti.

Il tronco Bolzano Sud-Trento fu aperto 15 anni fa e si viaggia tuttora sul primo manto di asfalto che ha sopportato un intenso traffico senza bisogno di molti lavori di manutenzione. Le pavimentazioni di questo tronco furono eseguite nell'estate del 1968, iniziando con quella del lotto numero P/19 «Zambana Nuova-Trento Campotrentino» eseguite dall'Impresa Itavie di Milano.

Il Ministro dei Lavori Pubblici in data 3 maggio 1968 autorizzò anche le pavimentazioni degli altri lotti di questo tronco e quelle del Verona Sud-Mantova.

Furono assegnate alle seguenti Imprese:

- Levrini di Bolzano: P/15 «Bolzano Sud-Laives»;
- Cisa di Udine: P/17 «Laives-Egna»;
- Pedrotti di Trento: P/17/18 «Egna-Salorno»;
- Itavie di Milano: P/18 «Salorno-Zambana».

Con l'ultimazione dei lavori di pavimentazione, la posa dei sicurvia, la segnaletica e l'illuminazione, questo tronco autostradale si poteva considerare pronto per entrare in esercizio ed era quindi necessario pensare all'esazione dei pedaggi che rappresenteranno la principale fonte di entrata necessaria per coprire sia le spese di costruzione che quelle di gestione.

Dopo aver preso accordi con la Società Autostrade IRI, che anche in questa occasione diede la sua preziosa collaborazione, il Comitato Direttivo in data 2 settembre 1968 deliberava di autorizzare la partecipazione di 40 candidati ad un corso, che sarebbe stato tenuto gratuitamente dalla stessa Società Autostrade, per la preparazione alle funzioni di esattore dei pedaggi.

Il corso si tenne a Signa dal 2 al 20 ottobre 1968. Vi parteciparono 39 giovani, guidati dal sig. Gianni Caproni tuttora capo del servizio esazione pedaggi.

Le lezioni teoriche e pratiche furono tenute da insegnanti della Società Autostrade sotto la direzione del dr. Mezzetti, persona particolarmente preparata.

I candidati seguirono con impegno gli insegnamenti e alla prova finale dimostrarono di aver acquisito una buona preparazione.

Fu così organizzato il primo servizio esazione pedaggi.

Successivamente furono tenuti altri corsi dal nostro Servizio esazione pedaggi, per preparare esattori da destinare alle stazioni che venivano aperte con il proseguire dei lavori. La nostra Società continua tuttora, con il proprio personale sotto la guida del Capo Servizio esazione pedaggi, ad impartire questa istruzione anche agli esattori che prestano servizio nel periodo estivo (stagionali) in modo da avere del personale che sa assolvere bene questo importante e delicato compito.

Il 21 dicembre 1968 alle ore 15 fu aperto al traffico il primo tronco dell'autostrada da Bolzano a Trento della lunghezza di circa 50 Km.

Furono predisposte entrate e uscite provvisorie, quella di Bolzano dove c'è l'attuale svincolo e quella di Trento nella zona di Campotrentino con allacciamento alla città tramite via Maccani. All'apertura erano presenti i membri del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale, l'ingegnere progettista Gentilini, il Direttore Generale avv. Morelli, il Direttore Tecnico ing. Castracani con l'ing. Begher e altri dirigenti ed impiegati della Società.

L'ing. Marianni Tosatti, accompagnato dall'ing. Postiglioni del Compartimento ANAS di Bologna dopo una minuziosa verifica di tutto il percorso, più volte sgombrato dalla neve che cadeva in continuazione, autorizzò l'apertura.

La Società aveva predisposto una cerimonia ufficiale, data l'importanza dell'avvenimento, con la presenza dei rappresentanti del Governo, ma a causa delle ricorrenti crisi, ciò non fu possibile. Ad ogni modo anche senza inaugurazioni questa apertura al traffico del primo tronco dell'Autobrennero aveva una notevole importanza anche a livello nazionale. Era stata raggiunta la prima tappa della realizzazione della grande arteria che attraverso il valico del Brennero doveva congiungere la rete autostradale italiana a quella dell'Europa Centrale.

L'entusiasmo per l'apertura di questo primo tronco fu grande non soltanto nella Regione Trentino - Alto Adige, ma in tutte le Province situate lungo il tracciato fino a Modena-Reggio Emilia. Cito soltanto la notizia apparsa sulla Gazzetta di Mantova del 13 dicembre 1968, dove Giuseppe Mozzi scriveva «Dopo tanti anni di perseverante attesa finalmente una bella

S. Lucia per l'Autostrada del Brennero. In Italia si inaugura il tronco Trento-Bolzano, in Austria il tronco Lago di Brennero-Matrai, a primavera l'apertura della Verona-Mantova». I primi dati del traffico relativi al breve periodo dal 21 al 31 dicembre 1968, qui sotto riportati, sono la maggior dimostrazione della validità e della necessità dell'opera.

Categorie	Veicoli effettivi		Veicoli teorici		Veicoli Km	
	totale	medi gior.	totale	medi gior.	totale	medi gior.
Passeggeri	43.856	3.986	34.463	3.133	1.766.048	160.550
Merci	1.868	170	1.518	138	77.795	7.072
Totale generale	45.724	4.156	34.981	3.271	1.843.843	167.622

Rilevazioni del traffico sulla S.S. N. 12 effettuate dall'A.N.A.S.
negli anni 1960 - 1965 - 1966 - 1967

CATEGORIE VEICOLI	VIPITENO				RENCIO				LIZZANA				MEDIE			
	1960	1965	1966	1967	1960	1965	1966	1967	1960	1965	1966	1967	1960	1965	1966	1967
AUTO	2673	3817	4853	4555	4317	7055	7215	7794	3314	8495	10240	11228	3435	6456	7436	7859
CAMIONCINI	43	54	23	20	330	227	391	271	366	460	282	361	246	247	232	218
AUTOCARRI	114	262	209	244	407	471	531	609	554	615	1008	975	358	449	583	609
AUTOTRENI	130	288	352	408	239	406	488	552	566	746	954	835	312	480	598	598
AUTOBUS	137	112	173	158	202	159	136	182	242	228	181	180	194	166	163	173
TOTALE	3097	4533	5610	5385	5495	8318	8761	9408	5042	10544	12665	13579	4545	7798	9012	9457

INCREMENTO MEDIO S.S. N. 12 - ANNI:	1960/1965	71,6%
	1960/1966	98,3%
	1960/1967	108,1%

Balza evidente che dal 1960 al 1967 il traffico sulla S.S. n.12 è raddoppiato. È importante segnalare che il passaggio al Brennero dei trasporti T.I.R. è salito da 8.390 del 1960 a 38.580 del 1966 con un incremento percentuale del 359,8%.

Svincolo di S. Michele-Mezzocorona, a nord di Trento.



Tronco: Bolzano Sud-Trento Nord.
Veduta panoramica dell'autostrada con il ponte di Zambana.



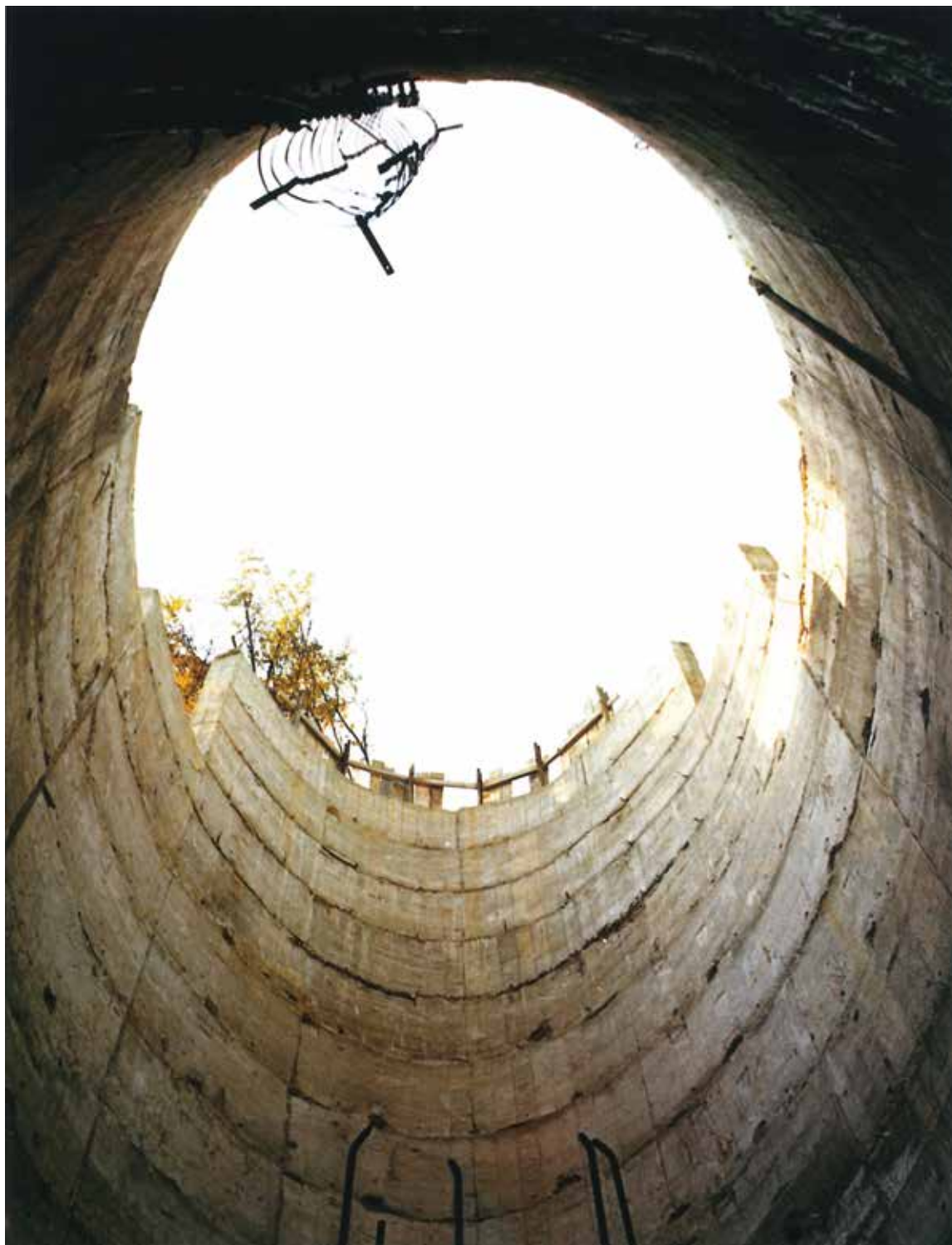
Ponte dei Vodi.



Mantova, 5.8.1969. Firma del verbale di apertura al traffico tronco Verona-Mantova.



Tronco: Chiusa-Bolzano Nord. Pila a pozzo.



Andamento generale dei lavori e apertura al traffico dei vari tronchi

La maggior parte dei lavori fu appaltata negli anni 1966-67. Alla fine del 1967 risultavano consegnati alle imprese per la costruzione circa 285 Km dei 314 Km dell'intera autostrada. Nel 1967 l'inizio del tratto Brennero stazione-Cave di Fortezza fu molto difficile a causa delle condizioni ambientali e per la natura del terreno. Tenendo conto anche dell'esperienza fatta sul versante austriaco dalla Brenner Autobahn, furono eseguiti approfonditi studi geologici, dal Brennero a Vipiteno, dei ripidi terreni costituiti da detriti di grande dimensione e soggetti a frequenti movimenti franosi.

La necessità di raggiungere profondità che dessero la massima sicurezza per i molti ponti e viadotti impose l'adozione di fondazioni a pozzo, anche molto profonde con preventivi consolidamenti del versante mediante bloccaggi di calcestruzzo ancorati alla roccia solida con tiranti. Analogo sistema fu precedentemente usato sul versante austriaco per la costruzione del lungo viadotto «Luegbrucke» e quindi da noi per le fondazioni dei numerosi viadotti lungo tutta la valle dell'Isarco fino a Bolzano.

I lavori di costruzione del grande viadotto di Colle Isarco lungo 1050 m, nel 1967 si limitarono all'approntamento del cantiere, mentre quelli del tratto Ceppaia-Cave di Fortezza, superate le difficoltà incontrate nell'esecuzione delle fondazioni per i ponti ed i viadotti raggiunsero un buon avanzamento.

Anche i lavori del tronco Cave di Fortezza-Chiusa per la fine del 1967 furono portati a buon punto, nonostante i numerosi ponti e viadotti, e furono aperte le gallerie di Fortezza lunghe complessivamente 1536 m.

Per il tronco Verona Sud-Mantova l'esecuzione dei lavori non incontrò particolari difficoltà.

Nel 1968 i lavori procedettero su tutto il percorso, meno che per il tratto Chiusa-Bolzano Sud a causa delle difficoltà d'ordine burocratico già descritte. Il tronco Verona Sud-Mantova arrivò quasi al compimento del rilevato e dei sovrappassi, tanto da consentire l'assegnazione dei lavori di pavimentazione del lotto P/27 Verona Sud-Nogarole Rocca all'Impresa Ferraro di Bassano del Grappa, del lotto P/28.A Nogarole Rocca-Mantova all'Impresa Cervellati di Ferrara e del lotto P/28.B Nogarole Rocca-Mantova all'Impresa Cariola geom. Aldo di Mantova.

Il tronco Bolzano Sud-Trento, come già detto, fu aperto al traffico il 21 dicembre 1968.

Purtroppo le difficoltà di esecuzione dei vari lotti provocarono gravi incidenti nei quali quindici operai persero la vita dall'inizio dei lavori al 1968. Questo fu il primo, e purtroppo non ultimo, contributo dato con la vita di umili, laboriosi lavoratori, alla realizzazione di questa opera.

Va ricordato che per consentire l'esecuzione dei lavori su tutto il percorso fu necessario predisporre prima lo spostamento di 307 Km di elettrodotti di proprietà dello Stato, dell'Enel, delle Aziende elettriche comunali ecc. nonché di 74 Km di linee telefoniche, che interessavano la sede autostradale.

Si dovette inoltre deviare e costruire 252 Km di strade per il mantenimento della viabilità ordinaria.

Il 5 agosto 1969 fu aperto al traffico il tratto Verona Sud-Mantova di Km 30.

In previsione della non lontana entrata in esercizio della intera autostrada era opportuno pensare alla interconnessione con le altre autostrade. Il Consiglio di Amministrazione perciò autorizzò un accordo con le Società Autostrade IRI, Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-

Padova, Autostrada Venezia-Padova, Autostrade Centro Padane per immettere direttamente l'Autobrennero, nell'A4 Milano-Venezia e, nell'A21 Piacenza-Cremona-Brescia, dando luogo ad una gestione cumulativa dell'esazione pedaggi fra le cinque Società.

Nel 1969 il Consiglio decise l'approvazione del progetto del tratto di collegamento con l'autostrada austriaca. L'elaborazione del progetto fu preceduta da molti studi riguardanti il movimento franoso delle pendici del versante che sovrasta il Passo del Brennero ad est, e che provocava frequenti inconvenienti anche alla sede ferroviaria.

La soluzione scelta, dopo accordi presi anche con la Società dell'Autostrada austriaca, fu quella della costruzione di due gallerie unidirezionali da costruire attraverso la base rocciosa del monte spostando il percorso ad est.

Dopo l'approvazione del progetto da parte dell'Anas fu possibile espletare l'appalto dei lavori denominati lotto n. 1/A, affidandoli all'Impresa Romagnoli di Milano.

Questo lavoro saldava le due autostrade.

Contemporaneamente furono assegnati anche altri due lotti particolarmente impegnativi per la natura dei luoghi attraversati:

- 6/A «Cave di Fortezza-Galleria di Fortezza» all'Impresa Stradedile di Brescia,
e
- 6/B «Galleria di Fortezza-Prà di Sotto» (lago di Fortezza) all'Impresa Del Favero di Trento.

Con l'avanzamento dei lavori lungo la Valle dell'Isarco, emersero in tutta la loro ampiezza gli ostacoli causati dalla natura dei terreni, al di là di quanto era possibile prevedere, essendosi manifestati in più punti fenomeni di discontinuità nelle strutture geologiche, estremamente varie ed instabili specialmente nelle pendici delle zone montuose, nonché fenomeni di degradazione delle rocce, che richiesero il rinforzo dello spessore dei rivestimenti delle gallerie e la protezione, in taluni tratti, della sede dell'autostrada, e della linea ferroviaria, con gallerie artificiali e vaste opere di risanamento e consolidamento delle pendici montane. Anche le fondazioni dei viadotti richiesero la protezione mediante pozzi molto profondi, che nascondono nel terreno una parte delle pile, qualche volta, uguale o superiore a quella visibile. Purtroppo anche nel 1969 l'avanzamento dei lavori è stato funestato dalla perdita di altri dieci lavoratori che hanno trovato la morte sul lavoro.

Per finanziare i lavori che, come si è visto, procedevano su quasi tutto il percorso, e in molti casi con notevoli superi di spesa, fu necessario reperire altri finanziamenti oltre quelli già noti. Dopo lunghe trattative, concluse positivamente anche per l'intervento del Consigliere della Società e della Banca Gino Scevarelli, la Sezione Opere Pubbliche della Cassa di Risparmio delle Province Lombarde concesse un mutuo di Lire 12.400 milioni, stipulato in data 17 febbraio 1969.

La legge n. 382 del 28 marzo 1968 aveva agevolato i finanziamenti trasformando la garanzia dello Stato da sussidiaria a principale, ma limitandola all'importo previsto dal piano finanziario approvato dall'Anas. In base al nostro vecchio piano finanziario era pertanto possibile fruire della garanzia dello Stato fino ad un ammontare di mutui di Lire 124 miliardi, mutui

che l'Autobrennero aveva già ottenuto per tale importo.

La nostra e le altre Società concessionarie avevano pertanto, direttamente e tramite l'A.I.S.C.A.T., sollecitato un provvedimento legislativo che concedesse la revisione dei piani finanziari delle autostrade già concesse, analogamente a quanto già accordato per la Società Autostrade del Gruppo IRI, pur mantenendo fermo il contributo già fissato dallo Stato. Con questa legge sarebbe stato possibile per gli Enti Concessionari raggiungere il riequilibrio dei piani finanziari con elementi e dati aggiornati derivanti dall'investimento complessivo. Il mancato aggiornamento dei piani finanziari, in attesa della legge, ostacolava il regolare utilizzo dei mutui per la non coincidenza tra spese sostenute e spese approvate, e costringeva la Società a ricorrere ad aperture di credito a breve termine, che per la fattiva collaborazione del tesoriere, furono concesse dall'Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezie e dall'Istituto di Credito delle Casse di Risparmio Italiane (I.C.C.R.I.).

La tanto attesa legge contenente modifiche ed integrazioni alla vigente legislazione autostradale fu approvata soltanto il 28 aprile 1971 e pubblicata il 1° giugno 1971 col n. 287.

Questa legge unificava la normativa di tutte le Società concessionarie, e consentiva la modifica del piano finanziario per adeguarlo alle spese effettive.

Le concessioni per tronchi contigui venivano unificate e fu possibile stipulare una unica convenzione «Brennero-Modena».

La garanzia dello Stato diventava operante per il rimborso dei capitali ed il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultanti dal piano finanziario.

In questo modo anche alla nostra Società fu consentito di disporre della garanzia statale necessaria per ottenere i finanziamenti occorrenti per la prosecuzione dei lavori.

Grazie ai buoni rapporti sempre mantenuti col Governo Bavarese, soprattutto tramite il nostro consigliere avv. Walter von Walther, molto conosciuto e stimato negli ambienti governativi e finanziari di Monaco, fu possibile ottenere in data 15 ottobre 1970 anche un prestito di DM 50 milioni – pari circa a lire 8.500 milioni al cambio di allora – dalla Bayerische Landesanstalt für Aufbaufinanzierung di Monaco, prestito che in attesa della garanzia dello Stato Italiano, fu possibile perfezionare colla fidejussione della Regione Trentino - Alto Adige, delle Province e dei Comuni di Bolzano, Trento, Verona, Mantova, Reggio Emilia, Modena e del Comune di Carpi, nonché, e questo assume un particolare significato, dello Stato Libero Bavarese.

Inoltre la Banca Europea, stipulò un mutuo di 10 miliardi a nostro favore col Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche, non potendo la Società disporre della garanzia dello Stato.

Se con questi finanziamenti fu possibile proseguire i lavori senza interruzioni, ciò fu dovuto alla comprensione e al concreto sostegno datoci da chi in quell'epoca dirigeva questi Istituti di Credito.

Questi finanziamenti in valuta straniera a causa della successiva svalutazione della lira si dimostrarono onerosi, non va però dimenticato che consentirono l'esecuzione dell'opera prima della lievitazione dei costi e quindi con un notevole risparmio di spesa, compensando così anche la differenza di cambio.

A seguito del considerevole avanzamento dei lavori il Ministro dei LL.PP. con decreti n. 2656

del 10 novembre, n. 3144 e n. 3261 del 4 dicembre 1969 autorizzò l'esecuzione delle pavimentazioni bituminose dei seguenti lotti che furono aggiudicati alle ditte:

- Cisa-Udine di Udine: P/1.A e P/1.B «Confine di Stato-Colle Isarco»
- Adige Bitumi di Mezzocorona: P/2 e P/3 «Colle Isarco-Vipiteno»
- Bagno Mario di Milano: P/4 «Vipiteno-Trens»
- Cisa-Udine di Udine: P/5 «Trens-Cave di Fortezza»
- Vendruscolo di Trento: P/6 «Cave di Fortezza-Prà di Sotto»
- Itavie di Milano: P/7 «Prà di Sotto-Bressanone»
- Itavie di Milano: P/8 «Bressanone-Mara»
- Levrini di Bolzano: P/9 «Mara-Chiusa»
- Collini di Milano e Pedrotti di Trento: P/20 «Campotrentino-Calliano»
- Pedrotti di Trento e Recchia di Verona: P/21 «Calliano-Rovereto»
- Recchia di Verona: P/22 «Rovereto-Belluno Veronese»
- Grassetto di Padova: P/23 «Belluno Veronese-Dolcè»
- Veneta Scavi di Verona e Ferraro di Bassano: P/24 «Dolcè-Domegliara»
- Veneta Scavi di Verona: P/25 «Domegliara-Verona»
- Cariola di Mantova: P/29 «Mantova-Tombolino»
- Milani di Mantova: P/30 «Ponte sul Po e rampe di accesso»
- Milani di Mantova e Facchetti di Lonato: P/31 «Po-Pegognaga»
- Cervellati di Ferrara e Cariola di Mantova: P/32 «Pegognaga-Rolo»
- Itinera di Tortona: P/33 «Rolo-Campogalliano»
- Cervellati di Ferrara: P/34 «Campogalliano-Autosole»

Nel gennaio 1970 il Comitato Internazionale per la Programmazione Economica prese in esame la nuova iniziativa riguardante la costruzione dell'autostrada della Valdstico (Trento-Vicenza-Rovigo) e nel settembre 1970 ne fu accordata la concessione.

Contro questa decisione i Soci della nostra autostrada presero una decisa posizione sia nell'assemblea del 28 aprile 1970 che in quella del 23 aprile 1971, ritenendo detta autostrada concorrenziale con la Brennero, e considerando invece come prioritario il collegamento della Brennero con l'Autocamionale della Cisa ed i raccordi Bolzano-Merano e Rovereto-Riva.

Il 22 aprile 1970 l'Anas approvò il piano delle 22 aree di servizio, che il Consiglio di Amministrazione della Società ripartì nel modo seguente:

- n. 11 all'AGIP - Vipiteno est e ovest - Isarco est - Laimburg ovest - Paganella est e ovest - Rovereto (Brancolino) ovest - Garda est e ovest - Povegliano est - Modena ovest;
- n. 3 alla ESSO - Isarco ovest - Laimburg est - Po est;
- n. 2 alla SHELL - Adige ovest - Modena est;
- n. 2 alla BP - Rovereto est - Po ovest;
- n. 2 alla TOTAL - Bressanone ovest - Povegliano ovest;
- n. 1 alla ARAL - Bressanone est;
- n. 1 alla SAROM - Adige est.

Sopra: Imbocco delle gallerie al Passo del Brennero.
Sotto: Tronco Brennero-Cave di Fortezza. Il viadotto «Ponticolo 1».



Veduta dell'autostrada fra Colle Isarco e Brennero.



Le Società di distribuzione carburante potevano quindi iniziare il lavoro di preparazione delle varie aree in modo da renderle funzionanti per l'apertura all'esercizio dell'intera autostrada. Ai tratti aperti al traffico precedentemente (Bolzano-Trento e Verona-Mantova) nel 1970 fu possibile aggiungere i seguenti:

- Trento-Rovereto Km 24 - aperto in data 1 agosto
- Varna-Chiusa Km 13,3 - aperto in data 1 settembre
- Rivoli-Verona Km 22,6 - aperto in data 2 settembre
- Vipiteno-Cave Km 11,11 - aperto in data 17 settembre
- Mantova-Pegognaga Km 20,9 - aperto in data 17 ottobre

Alla fine del 1970 risultavano attivati 170 Km di autostrada, quindi oltre il 50% del suo percorso totale.

Purtroppo anche in quest'anno sei incidenti mortali funestarono l'avanzamento dei lavori. Le principali opere che richiesero maggior tempo sia per la progettazione che per l'esecuzione sono: le due gallerie di collegamento con la Brenner Autobahn ed il tratto fino a Terme di Brennero, il viadotto di Colle Isarco, l'attraversamento del lago di Fortezza, il tratto Chiusa-Bolzano sud.

Della necessità della costruzione delle due gallerie al confine di Stato, per evitare la grande frana delle pendici del monte, ho già detto.

Il tratto di percorso dalle gallerie di confine fino alle Terme, essendo formato da depositi franosi anche relativamente recenti (infatti durante i lavori di scavo a notevole profondità furono trovati perfino i resti di antiche carrozze) richiese molti lavori di consolidamento e particolari accorgimenti per potervi inserire oltre alla sede autostradale anche il vasto piazzale doganale. Si rese pure necessaria la demolizione dell'albergo e della chiesetta votiva, che fu ricostruita, sotto la direzione del prof. Rasma Sovrintendente ai monumenti della Regione, senza alterare la forma e le dimensioni e con i medesimi materiali, più in alto sul versante del monte nelle vicinanze dell'albergo.

La grandiosità e le difficoltà di esecuzione del viadotto di Colle Isarco – una delle opere più spettacolari della nostra autostrada – sono dimostrate dai dati della sua struttura: lunghezza m 1050, altezza m 110, luce massima m 163.

Il lago di Fortezza è un bacino artificiale costruito dalle Ferrovie dello Stato a scopo idroelettrico, mediante una diga di sbarramento dell'Isarco. L'attuale fondo del lago precedentemente era sede di case, mulini e strade, posti sulle sponde dell'Isarco. Una natura di terreno quindi tutt'altro che idonea a sopportare le strutture del ponte-viadotto. Il Direttore Tecnico ing. Castracani conosceva la situazione di questo bacino perché i lavori di costruzione furono eseguiti sotto la sua direzione.

Inoltre la presenza in acqua dei relitti di fabbricati e il trasporto continuo di limo da parte della corrente resero necessario creare una zona congelata mediante la circolazione di azoto liquido immesso a meno 195°C che consentisse lo scavo all'asciutto dei pozzi nei quali costruire le fondazioni e le pile.

Veduta (da sinistra a destra) del viadotto «Ponticolo» e del viadotto di Colle Isarco.



Viadotto Colle Isarco.



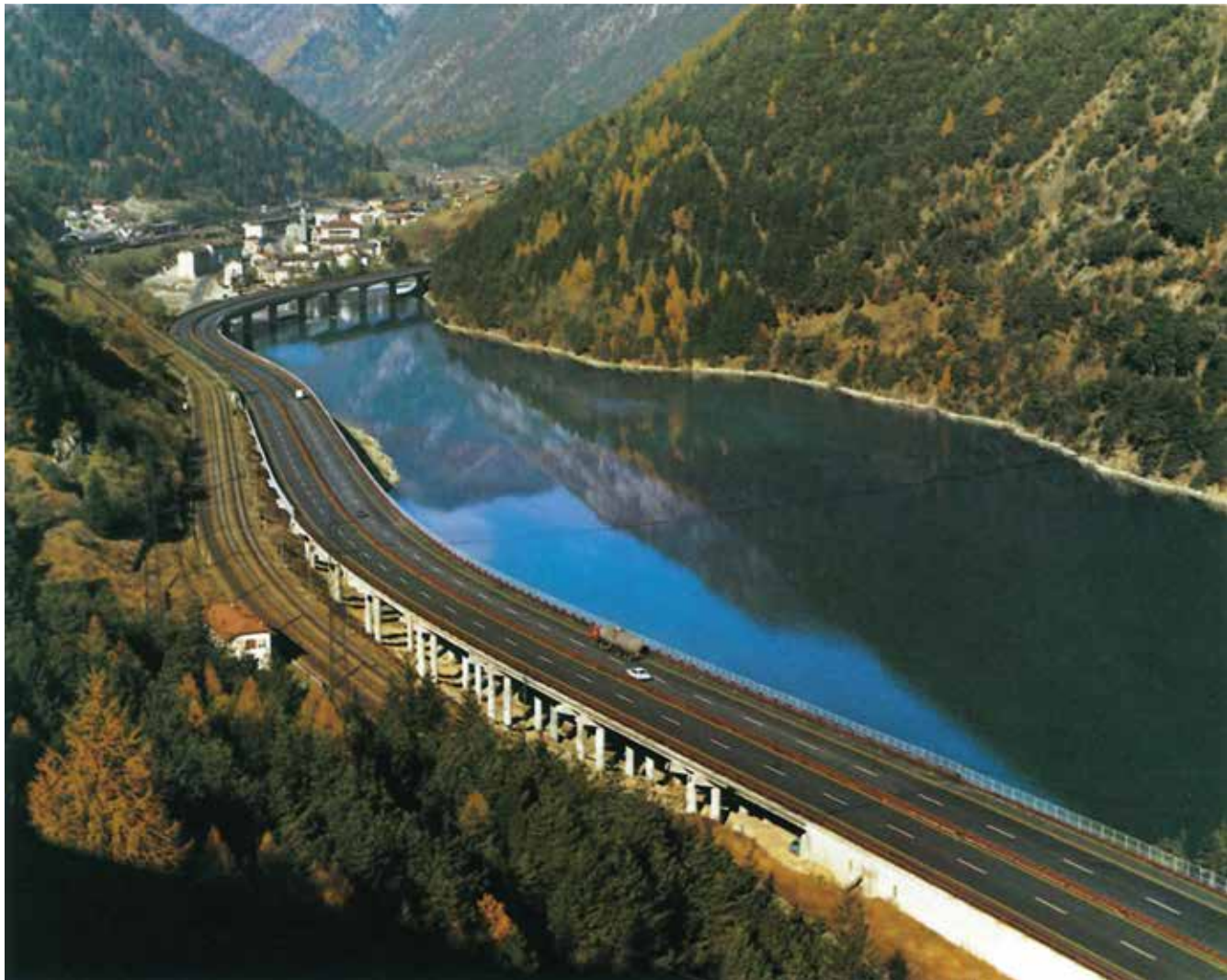
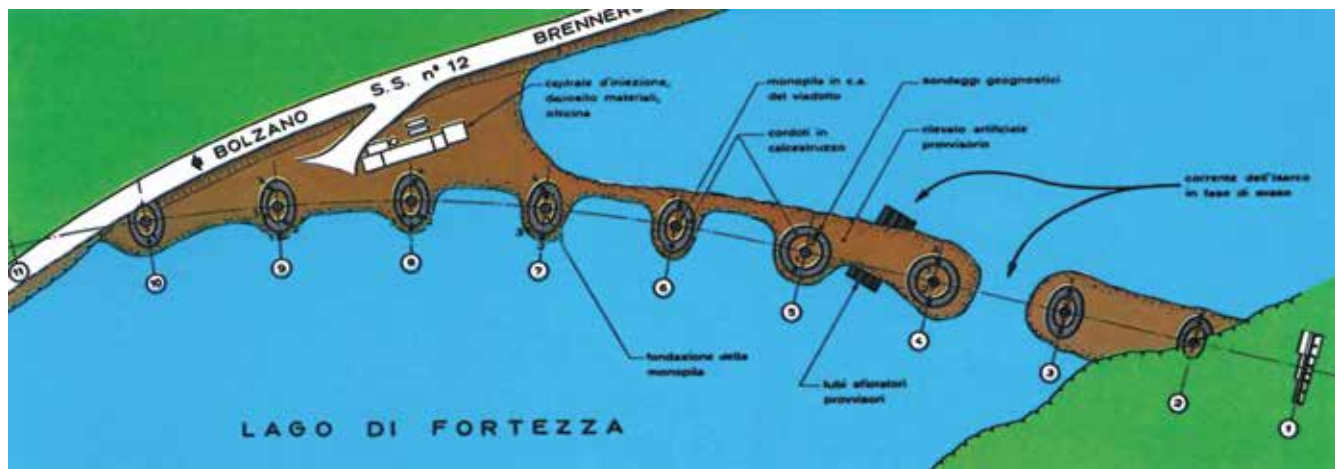
Viadotto Colle Isarco, campata centrale in costruzione.



Stazione doganale al Brennero. 5 aprile 1971.



Ponte viadotto sul lago di Fortezza.





Der Landeshauptmann von Tirol

Herrn
Präsident
Dr. Donato Turrini

Namens des Landes Tirol spreche ich Ihnen anlässlich der Verkehrs-
übergabe des Teilstückes Kufstein - Wiesing der Inntal - Autobahn
den

D a n k d e s L a n d e s T i r o l

für Ihre

M i t a r b e i t

aus.

Sie haben sich eingesetzt und mitgeholfen, daß zum ersten Mal in
der Geschichte eine alpenüberquerende Autobahn erbaut werden konnte.

Zur Erinnerung an das Entstehen dieses großen europäischen Straßen-
bauwerkes wird Ihnen eine

E r i n n e r u n g s m e d a i l l e

überreicht.

Innsbruck, 4. August 1972

Der Landeshauptmann von Tirol

AUTOSTRADA BRENNERO - MODENA

VALORI COMPLESSIVI DEL TRAFFICO ANNI 1972 - 1973 E RISPETTIVE PERCENTUALI DI INCREMENTO

CATEGORIA	VEICOLI EFFETTIVI					VEICOLI TEORICI					VEICOLI Km.				
	1972		1973		% incr.	1972		1973		% incr.	1972		1973		% incr.
	Totale	Media g.	Totale	Media g.		Totale	Media g.	Totale	Media g.		Totale	Media g.	Totale	Media g.	
Passeggeri	9.689.295	26.473	13.294.646	36.424	+ 37,2	2.518.511	6.881	2.911.572	7.976	+ 15,6	710.220.242	1.940.492	821.063.439	2.249.489	+ 15,6
Merchi	2.894.730	7.909	4.791.182	13.126	+ 65,5	786.780	2.149	1.078.169	2.954	+ 37,0	221.871.974	606.208	304.043.540	832.996	+ 37,0
TOTALE	12.584.025	34.382	18.085.828	49.550	+ 43,7	3.305.291	9.030	3.989.741	10.930	+ 20,7	932.092.216	2.546.700	1.125.106.979	3.082.485	+ 20,7

VALORI DEL TRAFFICO DELLA TRATTA BRENNERO - CHIUSA ANNI 1972 - 1973 E RISPETTIVE PERCENTUALI DI INCREMENTO

CATEGORIA	VEICOLI EFFETTIVI					VEICOLI TEORICI					VEICOLI Km.				
	1972		1973		% incr.	1972		1973		% incr.	1972		1973		% incr.
	Totale	Media g.	Totale	Media g.		Totale	Media g.	Totale	Media g.		Totale	Media g.	Totale	Media g.	
Passeggeri	2.371.975	6.481	2.739.457	7.505	+ 15,5	2.050.266	5.602	2.336.774	6.402	+ 14,0	111.125.414	303.621	126.653.098	346.995	+ 14,0
Merchi	650.287	1.776	823.645	2.257	+ 26,7	592.545	1.618	744.805	2.041	+ 25,7	32.116.485	87.750	40.368.387	110.598	+ 25,7
TOTALE	3.022.262	8.257	3.563.102	9.762	+ 17,9	2.642.811	7.220	3.081.579	8.443	+ 16,6	143.241.899	391.371	167.021.485	457.593	+ 16,6

VALORI DEL TRAFFICO DELLA TRATTA BOLZANO - MODENA ANNI 1972 - 1973 E RISPETTIVE PERCENTUALI DI INCREMENTO

CATEGORIA	VEICOLI EFFETTIVI					VEICOLI TEORICI					VEICOLI Km.				
	1972		1973		% incr.	1972		1973		% incr.	1972		1973		% incr.
	Totale	Media g.	Totale	Media g.		Totale	Media g.	Totale	Media g.		Totale	Media g.	Totale	Media g.	
Passeggeri	7.317.320	19.993	10.555.189	28.919	+ 44,2	2.630.665	7.187	3.049.160	8.354	+ 15,9	599.094.828	1.636.871	694.410.341	1.902.494	+ 15,9
Merchi	2.244.443	6.132	3.967.537	10.869	+ 76,8	833.244	2.277	1.157.770	3.172	+ 38,9	189.755.489	518.458	263.675.153	722.398	+ 38,9
TOTALE	9.561.763	26.125	14.522.726	39.788	+ 51,9	3.463.909	9.464	4.206.930	11.526	+ 21,5	788.850.317	2.155.329	958.085.494	2.624.892	+ 21,5

Del tratto Chiusa-Bolzano parlerò in seguito.

Il Consiglio di Amministrazione, constatato l'aumento dell'attività amministrativa dovuto ai lavori in corso ed all'entrata in esercizio della maggior parte del percorso autostradale, decise di assumere in data 1 maggio 1971 il dott. Gabriele Santoni come Vice Direttore in aiuto al Direttore Generale avv. Morelli.

Ultimati i lavori di pavimentazione in corso, nel 1971 fu possibile aprire al traffico altri 110 Km di autostrada e precisamente i seguenti tratti:

- in data 30 marzo Pegognaga-Rolo di Km 10
- in data 2 aprile Brennero-Terme di Km 4,4
- in data 9 aprile Rovereto nord-Rovereto sud di Km 8,9
- in data 8 luglio Reggiolo-Carpi di Km 16,3
- in data 25 luglio Le Cave-Fortezza di Km 10, 1
- in data 25 luglio Chiusa-Stazione di Chiusa di Km 1,8
- in data 12 agosto Rovereto-Affi di Km 40
- in data 20 novembre Carpi-Campogalliano di Km 8
- in data 3 dicembre Ponticello-Vipiteno di Km 7
- in data 16 dicembre Campogalliano-collegamento Autostrada del Sole di Km 3,5

con questo collegamento l'Autobrennero iniziava la sua funzione di grande arteria. Tutta la stampa locale ne parla. La Gazzetta di Mantova con fotografie e un titolo su tre colonne il 16 dicembre scriveva: «Stamane l'Autobrennero collegata con l'Autosole senza interruzioni da Bolzano alla Calabria».

Alla fine del 1971 risultavano percorribili 282 Km, ossia il 90% dell'intera lunghezza di 313 Km.

Purtroppo anche durante i lavori eseguiti negli anni 1971-72 vi furono altri quattro incidenti mortali.

Durante il 1972 ultimati i lavori degli ultimi lotti appaltati del tronco Brennero-Chiusa tra i quali il viadotto di Colle Isarco, e il ponte sul lago di Fortezza – l'autostrada funzionava completamente dal Brennero a Chiusa Km 54 e da Bolzano sud a Modena Km 228 – questi due tratti, seppure non congiunti, si dimostrarono funzionali e percorsi da un numero sempre crescente di veicoli.

Dal 27 luglio 1972, con l'apertura del tratto Le Cave-Varna, l'autostrada funzionò quasi in tutto il suo percorso fino al completamento dei lavori dell'ultimo tratto Chiusa-Bolzano sud. La tabella allegata [pag. 125, *ndr*] riporta i dati del traffico degli anni 1972-73.

Il 5 aprile 1971 ore 10, fu una data che va ricordata nella storia dell'autostrada.

Il 6 aprile il Tiroler Tageszeitung scriveva: «Gestern um 10 Uhr schlug auf der Höhe des Brennerpasses eine historische Stunde. Zum ersten mal fuhren Kraftfahrzeuge auf der Brenner-Autobahn über die Staatsgrenze hinweg in Richtung Süden und Norden»....

Entrate in funzione le stazioni doganali austriaca e italiana, il traffico iniziò a scorrere sulle due autostrade definitivamente collegate.

L'attesa dell'apertura fu dimostrata già il primo giorno col transito di 1250 autoveicoli all'ora. La parte in territorio austriaco, iniziata il 25 aprile 1959 con la costruzione dell'ormai famoso Ponte Europa, entrava in funzione per circa 70 Km, la nostra iniziata nel 1964 col viadotto dei Vodi nel tratto Bolzano-Trento, era agibile per i primi 4,4 Km in modo da consentire l'allacciamento alla viabilità ordinaria alle Terme di Brennero e quindi a tratti per complessivi 257 Km, ma nel 1972 era percorribile, come già detto, senza interruzioni dal Brennero a Chiusa per 54 Km e da Bolzano a Modena per altri 228 Km circa. Anche sul versante austriaco nel 1972 fu completata la Inntal Autobahn fino a Kufstein dove si innestò nel grande sistema autostradale germanico. Così l'Autostrada del Brennero, assumeva la sua funzione di grande arteria di collegamento europeo, secondo le previsioni della Convenzione di Ginevra del 1950. Il 4 agosto 1972, in occasione della cerimonia di apertura del tronco Kufstein-Wiesing della Inntal Autobahn, il Presidente del Tirolo consegnò al Presidente dell'Autobrennero un diploma di benemerita per la collaborazione data dalla Società alla realizzazione della grande autostrada che per la prima volta nella storia attraversò la catena delle Alpi a cielo aperto.

Svincolo di Chiusa.



Stazioni, opere complementari, impianti e servizi

Stazioni. Particolare attenzione fu posta nell'individuare i luoghi dove ubicare gli svincoli di entrata e uscita tenendo conto anche dei desideri espressi dalle autorità provinciali e comunali, con le quali vi furono molti contatti.

Il progetto iniziale prevedeva un numero inferiore di stazioni ed alcune furono spostate.

A lavori ultimati l'autostrada risultò dotata dei seguenti svincoli:

Vipiteno - quello del Brennero previsto nel progetto di massima fu abolito;

Bressanone - su richiesta della Provincia di Bolzano e dei sindaci della Valle Pusteria, fu spostato a nord della città in considerazione della costruzione da parte dell'Anas del nuovo ponte sull'Isarco e di un migliore collegamento tra la S.S. 12 e quella della Pusteria;

Chiusa-Ponte Gardena - spostato a nord di Chiusa in prossimità dell'inizio della nuova strada ricavata dalla vecchia sede della ferrovia per la Val Gardena: il tratto di strada di allacciamento dello svincolo alla S.S. 12 previsto in prossimità dell'antica chiesetta dei 12 Apostoli, fu spostato a nord, a richiesta del prof. Rasmus Sovrintendente ai monumenti della Regione, di alcune decine di metri.

La Società d'accordo con la Curia Vescovile di Bressanone, si era dichiarata disposta a far eseguire il restauro della chiesetta, che si trovava in uno stato di completo abbandono, chiedendo in compenso di poterla usare per le funzioni religiose come chiesa dell'autostrada. Vi fu anche un sopralluogo con il prof. Rasmus, il Presidente della Società e i due consiglieri avv. von Walther e ing. Innerebner per cercar di raggiungere un accordo che consentisse il restauro e l'utilizzo della chiesa, tenendo conto anche della importanza artistica e storica dell'opera costruita per voto dei Crociati al ritorno dalla Terra Santa. Purtroppo il prof. Rasmus ritenendo che il traffico scorrendo nelle vicinanze avrebbe portato disturbo e rotto l'attuale caratteristico isolamento, non aderì alla richiesta.

A Bolzano era prevista una sola stazione sulla piana di Kampill.

Il Comune di Bolzano richiese però con insistenza che fossero costruite due stazioni, una a nord della città e una a sud. I Sindaci ed i Presidenti delle Aziende di soggiorno e turismo delle valli d'Ega, Fassa e Fiemme, per iniziativa del Sindaco Camerano di Vigo di Fassa e del Consigliere regionale dott. Grigolli, si riunirono in data 2 luglio 1966 a Vigo, presente il Presidente della Società, per un esame completo riguardante sia l'ubicazione delle stazioni, che la viabilità di collegamento di dette valli all'autostrada. In quell'occasione fu discusso anche dei riflessi che sarebbero derivati al turismo locale con l'entrata in esercizio della grande via di comunicazione.

In merito alle stazioni scaturì la richiesta, anche da parte di questi Amministratori, di due svincoli, per un più facile collegamento con la S.S. della Val d'Ega.

Fu così deciso per una stazione a

Bolzano nord - costruita presso Cardano, in buona parte pensile sopra l'Isarco per mancanza di spazio, e una a

Bolzano sud - per la parte meridionale della città e per Merano, Val Venosta e Mendola.

Egna-Ora - per le valli di Fiamme e Fassa, S. Martino di Castrozza,

S. Michele - per le valli di Non, di Sole e di Cembra,

Trento - per la città, le valli delle Giudicarie e la Valsugana.

Sopra: Svincolo a Trento di notte.
Sotto: Raccordo con l'autostrada Serenissima.



A Rovereto era prevista una sola stazione presso Isera. Su richiesta dei vari comuni ne furono costruite due, una a Rovereto nord per la città e gli altipiani di Folgaria e Lavarone, e una a Rovereto sud - per la zona industriale e l'alto Garda. Tutti i problemi riguardanti la viabilità di collegamento col lago di Garda furono ampiamente trattati nel Convegno su «Lo sviluppo economico della Regione del Garda» tenuto a Gardone il 14-15 ottobre 1967.

Ala-Avio - non era prevista,

Affi - da Rivoli spostata per avvicinarla alla viabilità diretta verso il Garda,

Verona nord - richiesta dalla Provincia in previsione del nuovo piano stradale provinciale

Inserimento nell'autostrada Serenissima

Nogarole Rocca

Mantova nord

Mantova sud - non prevista, richiesta dalla Provincia e dai Comuni

Pegognaga

Rolo-Reggiolo

Carpi

Campogalliano

Modena - Inserimento nell'Autostrada del Sole.

Posti di manutenzione. Per il servizio di pronto intervento, la conservazione della segnaletica, dei sicurvia, dei segnalimiti, della rete di recinzione, la cura del verde delle aiuole delle stazioni, per il servizio preventivo antighiaccio, lo sgombero neve e tanti altri lavori mantentori, il Consiglio decise di provvedere con i Posti di Manutenzione, che diventeranno con il loro continuo e appassionato lavoro del personale, i custodi del buon funzionamento di tutta l'autostrada.

Fu istituito per primo quello di S. Michele a/A, che iniziò la sua attività con sede provvisoria sotto il viadotto, il 21 dicembre 1968 con l'apertura al traffico del tronco Bolzano-Trento.

Seguirono gli altri Posti secondo le aperture dei vari tratti.

L'autostrada a costruzione ultimata per la manutenzione fu divisa in:

Zona nord - con gli uffici a Bolzano, dal Brennero a Rovereto nord - Km 158, con i Posti di Vipiteno, Bolzano e S. Michele a/A;

Zona sud - con gli uffici a Verona, da Rovereto nord a Modena - Km 155, con i Posti di Ala, Verona e Pegognaga.

Cavi telefonici. Dopo l'apertura al traffico del tronco Bolzano-Trento ed il buon avanzamento generale dei lavori, il Consiglio di Amministrazione portò la sua attenzione sulla necessità di dotare l'opera degli impianti di telecomunicazione per i vari servizi dell'autostrada stessa, in modo da assicurarne un buon funzionamento all'entrata in esercizio.

Al Consiglio era inoltre nota la difficile situazione delle comunicazioni telefoniche pubbliche sia nazionali che internazionali nelle zone lungo l'autostrada, soprattutto nelle località industriali e turistiche, con riflessi negativi per l'economia, facilmente intuibili.

In un incontro avvenuto a Roma all'inizio del 1969 tra il Presidente, il Direttore Generale

Stazione di Mantova.



Modena, barriera di collegamento con l'autostrada del Sole.



Modena, collegamento con l'autostrada del Sole.



della Società avv. Morelli e l'amico ing. Bruno Magnago Vice Direttore centrale della S.I.P. fu discusso questo problema. L'ing. Magnago confermò la necessità da parte della SIP di un radicale miglioramento delle comunicazioni telefoniche nelle regioni situate lungo l'autostrada, ma fece presente anche le difficoltà esistenti, dovute alla mancanza del posto idoneo per la posa del cavo, soprattutto da Verona al Brennero, concludendo che soltanto il tracciato dell'autostrada poteva offrire una sede adatta. Si presentava quindi il caso del comune interesse per le due Società. Per l'Autobrennero, perché così poteva risolvere il problema delle telecomunicazioni per le proprie necessità, per la SIP perché migliorava in modo definitivo le comunicazioni telefoniche pubbliche di sua competenza. Era quindi conveniente per le due Società realizzare un nuovo impianto al servizio di entrambe. Per l'autostrada ciò rappresentava anche un risparmio di spesa.

Seguirono altri contatti anche col Direttore Generale prof. ing. Antonio Gigli, che subito si mostrò favorevole ad un accordo. La nostra Società, su indicazione dell'ing. Magnago, si servì della collaborazione tecnica del consulente ing. Giulio Priuli, già funzionario della SIP. In attesa dell'ultimazione dei lavori di costruzione della sede autostradale furono perfezionati gli accordi con la SIP e con l'Azienda Telefoni di Stato, e in data 25 novembre 1971 furono firmate le relative convenzioni. Esse prevedevano l'impegno da parte della nostra Società a mettere a disposizione della SIP il terreno lungo la sede autostradale per la posa dei cavi, mentre la SIP in compenso si impegnava a mettere a disposizione dell'Autostrada 4 coppie gratuite e 2 a pagamento per i servizi SOS, di gestione e direzione colleganti la direzione di esercizio con le varie stazioni, di trasmissione dati amministrativi e di eventuali altre utilizzazioni in bassa ed alta frequenza.

A richiesta dell'autostrada in data 10 settembre 1971 il prof. Gigli inviava una nota illustrativa dell'impianto anche per quanto riguardava i benefici derivanti alle Regioni attraversate per lo sviluppo delle telecomunicazioni sia nel loro ambito che nei rapporti con il resto del Paese e con l'estero. Nella dettagliata nota illustrativa tra l'altro diceva «...Gli impianti che si verranno ad installare rappresenteranno al momento le realizzazioni di tecnica più avanzata nel campo delle telecomunicazioni e consentiranno di avere a disposizione, fra i vari centri serviti, fasci di circuiti di forte capacità (da qualche centinaio a diverse migliaia) in modo da poter far fronte con sicurezza a tutti i prevedibili sviluppi del traffico delle informazioni, anche a lungo termine, sotto le varie forme che detto traffico può assumere.

In effetti il sistema che sarà realizzato consentirà la trasmissione sia dei normali segnali telefonici come pure dei segnali di trasmissione dati anche ad alta velocità, dei segnali videofonici ecc. Le caratteristiche tecniche dell'impianto possono così sintetizzarsi: lungo il percorso autostradale sarà posato un cavo con 8 tubi coassiali 1, 2/4, 4 mm di diametro che consentirà la trasmissione, su ogni coppia di tubi coassiali, di circuiti telefonici in numero variabile da 960 a 2700. Detto cavo collegherà i centri di Verona, Rovereto, Trento, Bolzano, Merano, Bressanone oltre ad altri di minore importanza.

È opportuno far notare che l'impianto di cui trattasi, oltre a incrementare notevolmente i fasci di circuiti già esistenti fra i vari centri serviti e attualmente per la maggior parte realizzati in ponte radio, servirà a costituire sui collegamenti principali una doppia via di transito che

renderà i collegamenti stessi della massima affidabilità».

I lavori ebbero inizio nel 1° semestre 1972 e furono ultimati, secondo le previsioni, con l'entrata in funzione dell'autostrada, che fu dotata delle colonnine SOS e della sala operativa collocata presso la stazione di Trento.

La dimostrazione pratica dei vantaggi per le telecomunicazioni pubbliche nazionali e internazionali illustrati dal prof. Gigli si ebbe non appena ultimato il lavoro da parte della SIP e dell'ASST.

Anche in questa occasione il Consiglio di Amministrazione della Società, senza dare pubblicità, cercò di favorire un sicuro incentivo al benessere delle Regioni attraversate, così come fece poi nell'offrire la possibilità di posa, nella fascia di rispetto a fianco del tracciato autostradale, del metanodotto da Verona a Bolzano, opera da molto tempo desiderata, ma che non era possibile realizzare per mancanza del terreno di posa adatto.

Attrezzature per l'esazione dei pedaggi. Data la stabilita interconnessione con le autostrade Milano-Venezia, Brescia-Cremona-Piacenza e Valdastico, le sei Società interessate fecero un accordo per la gestione cumulativa dei pedaggi e per l'installazione delle attrezzature elettromagnetiche per l'esazione in uscita, commissionandole alla Società TELETTRA. Questo sistema, allora il più moderno, era stato messo a punto con la collaborazione della «Compagnie Generale de l'Automatisme» di Brentigny s/Orge (Parigi) e consentiva il controllo ed il conteggio diretto dei veicoli, l'adozione di un unico biglietto di transito, il calcolo automatico dell'importo del pedaggio – con indicazione visiva per l'utente – l'impostazione automatica dei dati stampati sulla ricevuta, l'uso di tessere di abbonamento, ecc.

Per la manutenzione e aggiornamento tecnico delle apparecchiature automatiche di esazione pedaggi su le cinque autostrade interconnesse, la Brescia-Padova, la Padova-Venezia, la Centro Padane, la Vicenza-Valdastico, oltre l'Autobrennero, per iniziativa della Società Brescia-Padova fu costituito un Consorzio denominato CAMA con sede a Verona. La sua attività iniziò con l'entrata in esercizio delle apparecchiature.

Il verde. Secondo gli studi del consulente prof. Porcinai il tracciato autostradale doveva inserirsi nel paesaggio preservandone le caratteristiche e la notevole bellezza, e la Società cercò in tutti i modi di ottenere questo risultato. Furono curate particolarmente anche le opere complementari, e tra queste il verde, con la posa, dove possibile, della siepe antiabbagliante nello spartitraffico centrale, con l'inerbimento delle scarpate eseguito con metodi speciali, l'impianto di arbusti ed alberi con funzione anche antidilavamento, e nelle varie stazioni con la messa in dimora di essenze varie ornamentali.

L'impianto della siepe antiabbagliante, degli arbusti e piante, e l'inerbimento, furono eseguiti nei vari lotti con competenza da: Van den Borre Francesco - Treviso, Vivai Latemar - Bolzano, Giovetti Gino - Spilamberto (Mo), Südtiroler Bauernbund - Bressanone, Giovetti Emilio - Modena, Bruschi Mario - Pistoia, Hydrosemen - Padova.

Fornirono le piante per le aiuole delle stazioni i vivai di Andreaus Giuseppe di Trento e quelli della Provincia di Trento.

Ad autostrada funzionante la prima manutenzione del verde fu eseguita con cura dalle ditte: Ciba-Geigy - Milano, Falavigna Giuseppe - Pegognaga, Zenaro Lino - S. Benedetto Po (Mn), Giovetti Gino - Spilambeno (Mo).

Sicurvia. Tra le prescrizioni di ordine estetico del prof. Porcinai vi fu anche la posa di sicurvia di acciaio speciale «Corten» resistente alla corrosione in seguito ad un processo spontaneo di ossidazione superficiale, che gli dà un colore uniforme e duraturo evitando col tempo, le scrostazioni della zincatura, che si possono constatare sui viadotti di molte autostrade. Il corten ha inoltre il vantaggio, non indifferente per il guidatore, di evitare le rifrazioni luminose, spesso causa di incidenti, e inoltre di avere una durata molto maggiore senza bisogno di lavori di manutenzione. Purtroppo qualche utente crede che questo tipo di sicurvia sia arrugginito per incuria.

Lo fornirono e posero in opera le ditte: Morteo Soprefin di Genova, Profilvia Vicentina di Olmo (Vi), Officine Fracasso di Fiesse d'Artico (Ve), Rheem Safim di Milano.

Illuminazione. L'illuminazione delle gallerie fu studiata in modo da graduare automaticamente l'intensità in rapporto alla luce esterna. Esegui gli impianti delle gallerie e degli svincoli la ditta Gemmo di Vicenza.

Giunti. Per assorbire le dilatazioni e per la conservazione dei numerosi viadotti, costituenti buona parte della sede autostradale dal Brennero a Bolzano, furono adottati giunti particolari e data la limitata esperienza acquisita, studiati nuovi rivestimenti per la protezione dei calcestruzzi, in modo da ridurre gli effetti negativi delle basse temperature e l'aggressività delle soluzioni saline. Esegui questi lavori la ditta F.I.P. di Padova.

Segnaletica orizzontale e verticale. Eseguita principalmente dalle ditte: S.S.S. S.p.A. di Roma, Gubela S.p.A. di Castiglione delle Stiviere (Mn) e Dagostino S.r.l. di Roma. Costrui le pensiline e le cabine la ditta S.A.I.R.A. di Villafranca (Vr).

Gli ultimi lavori e l'apertura del tronco Chiusa-Bolzano

In attesa di poter stipulare la nuova convenzione secondo quanto previsto dall'art. 2 della legge 28 aprile 1971 n. 287 il Consiglio di Amministrazione fece preparare le perizie suppletive per un nuovo progetto di massima aggiornato che prevedeva un costo complessivo delle opere dell'autostrada, completata dei due raccordi con Merano e col lago di Garda, di lire 275 miliardi.

L'aumento rispetto ai costi previsti dai preventivi di concessione era dovuto alla revisione prezzi prevista dalla legge n. 463 del 1964, dalle opere nuove deliberate dal Consiglio, fra le quali ricordo: le nuove stazioni, alcuni spostamenti di stazioni, gallerie paramassi e paravalanghe, l'impermeabilizzazione dei manufatti, l'aumento dello spessore della pavimentazione da 17 a 23 cm, il sicurvia sulla banchina spartitraffico, l'adozione di impianti di telecomunicazione, l'automazione degli impianti di esazione pedaggi, l'illuminazione delle gallerie e degli svincoli, la galleria al valico del Brennero, gli scavi di fondazione a pozzo dei ponti e viadotti, ecc.

Inoltre furono richieste dalle autorità governative, provinciali e comunali per ragioni tecniche o paesaggistiche:

la realizzazione dell'attraversamento di Bolzano su viadotto con particolari caratteristiche estetiche, per consentire la costruzione della S.S. n. 12 sotto l'autostrada, la galleria di collegamento della stazione di Trento con la S.S. della Gardesana a Piedadcastello, rialzi di livelletta, e rafforzamento di argini a seguito delle nuove quote di massima piena emerse dopo gli eventi alluvionali del 1966.

Per il raccordo di Merano era prevista una spesa di Lire 16.871.780.000; per quello del lago di Garda di Lire 13.342.232.000.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 25 gennaio 1973 approvò il nuovo progetto e la convenzione che dopo il parere del Consiglio di Stato, al quale fu inviata il 14 febbraio 1973, sarebbe stata perfezionata con la firma del Ministro dei LL.PP.

La Società, avendo esaurito il precedente plafond della garanzia statale, nel 1972 dovette attingere per il fabbisogno finanziario a prestiti provvisori in attesa di poter stipulare i mutui a lungo termine già concordati, ma che potevano beneficiare della garanzia dello Stato in base alla legge n. 287, soltanto dopo la firma della nuova convenzione.

Il Consiglio di Stato nella adunanza del 23 ottobre 1973 diede il parere favorevole e il 21 novembre 1973 il Ministro dei LL.PP. on. Lauricella e il Presidente della Società firmarono la nuova convenzione con allegato il progetto di massima che prevedeva anche i collegamenti di Merano e del lago di Garda. La stima di massima ammontava a Lire 275 miliardi, importo che fu recepito nel piano finanziario che fissava all'1 gennaio 1976, ossia all'inizio del trentennio di concessione, l'investimento complessivo di Lire 357.050.000.000 che costituiva il limite della garanzia statale.

La nuova convenzione presentava, rispetto a quelle originarie di concessione, molti vantaggi. Fino a quando il decreto d'approvazione della nuova convenzione non fu registrato alla Corte dei Conti, cioè il 28 dicembre 1973, non fu possibile ottenere l'operatività della garanzia dello Stato, e perciò non fu possibile stipulare i mutui per i quali gli Istituti di credito avevano posto il limite del 31 dicembre 1973. Questo per evitare, a seguito dell'entrata in vigore della riforma fiscale, le maggiori spese per l'abrogazione del regime tributario sostitutivo per il

settore autostradale, e per la nuova imposizione sulle obbligazioni emittende per la provvista di denaro.

Con eccezionale rapidità fu possibile stipulare entro il 31 dicembre 1973 i seguenti mutui:

- di lire 20 miliardi il 28 dicembre col Credito Fondiario S.p.A. di Roma
- di lire 10 miliardi il 29 dicembre col Credito Fondiario della Regione Trentino - Alto Adige di Trento
- di lire 20 miliardi il 31 dicembre colla Cassa di Risparmio delle Province Lombarde di Milano.

Per raggiungere questo traguardo entro i limiti di tempo stabiliti, la Società ebbe l'aiuto dei funzionari dei competenti uffici dell'Anas e dello Stato e l'attiva collaborazione dei parlamentari della Regione Trentino - Alto Adige.

Ottenuta la concessione dei due raccordi, la Società aderendo alle richieste dei Comuni e della Provincia di Trento decise di costruire il tratto dallo svincolo di Rovereto sud a Loppio di Mori, che poteva considerarsi prima parte del raccordo col lago di Garda, ritenuto il più urgente. Esegui gli espropri, costruì le pile del ponte sull'Adige, ma nell'aprile del 1974 dovette sospendere i lavori in seguito alla modifica, fatta senza darne comunicazione alla Società, del piano urbanistico provinciale, che trasformava detto raccordo da autostrada in viabilità ordinaria.

Il progetto del collegamento di Merano fu presentato al Comune e alla Provincia di Bolzano. In più riunioni fu esaminato, ma senza arrivare alla sua approvazione, e non fu più restituito alla Società.

Così i due raccordi ritenuti indispensabili ed urgenti e per i quali era stata ottenuta la concessione, non furono realizzati.

Nel corso del 1972 le pavimentazioni bituminose dei lotti Chiusa-Bolzano Sud furono assegnate alle Imprese:

- P/10 - Vendruscolo di Trento
- P/11 - Adige Bitumi di Mezzocorona
- P/12 e P/13 - Grassetto di Padova
- P/14 A e B - Adige Bitumi di Mezzocorona
- P/14 C - Turra di Bolzano.

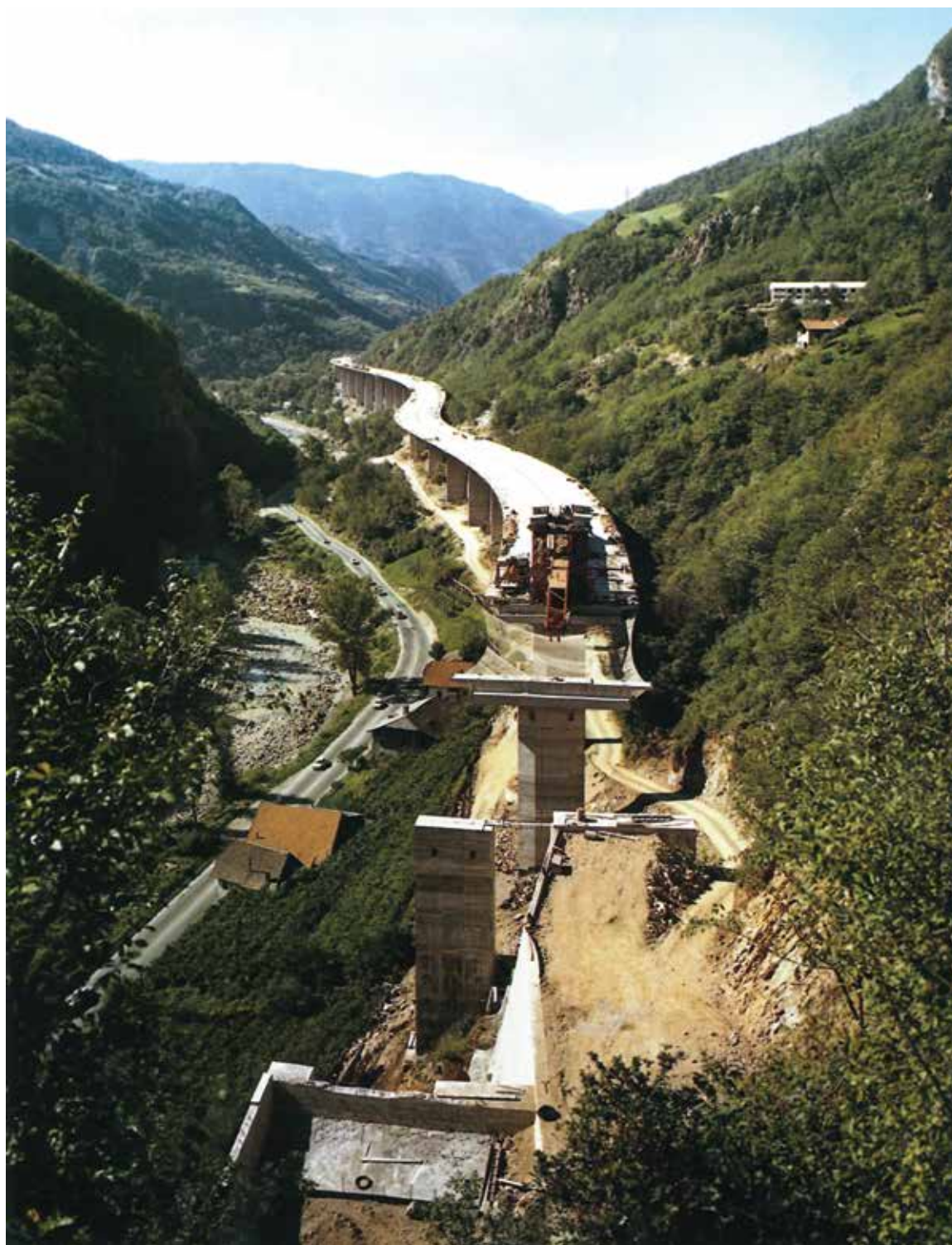
Finita ed aperta al traffico buona parte dell'autostrada (Km 282) già nel 1971, rimaneva in corso di costruzione il tratto Chiusa-Bolzano Sud nel quale si concentravano le opere di maggior impegno tecnico, quali ponti, viadotti e gallerie. Lo spazio limitato anche per l'apprestamento dei cantieri, la continua interferenza del tracciato autostradale con l'Isarco, con la S.S. 12 e la ferrovia, l'impegno posto per mantenere il più possibile intatta la vegetazione, e la conservazione del paesaggio, nonché le condizioni geologiche del terreno particolarmente difficili, resero più lento l'avanzamento dei lavori.

Ad opera finita si può constatare come si sia cercato di conciliare le esigenze tecniche ed economiche con il rispetto e la conservazione del paesaggio tipico di questa zona montana.

Chiusa-Bolzano: Pile in costruzione del viadotto.



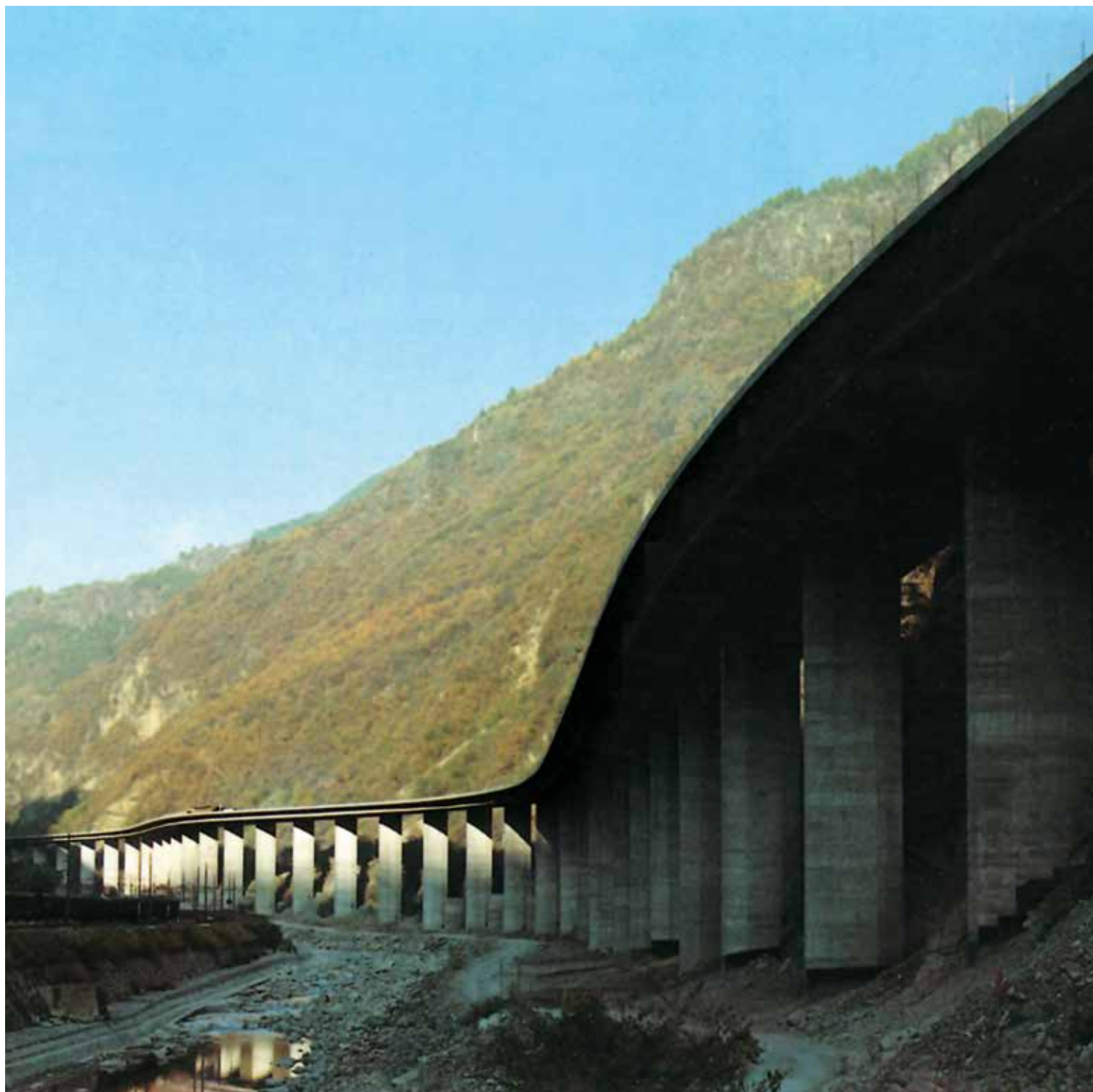
Tronco: Chiusa-Bolzano Nord. Il viadotto «Micheletti 2».



Chiusa-Bolzano: Viadotto Campodazzo in costruzione con centina mobile.



Chiusa-Bolzano: Viadotto Campodazzo ultimato.



Si è cercato cioè di fondere l'autostrada nell'ambiente con un tracciato che segue una linea planimetricamente e in altimetria flessuosa accrescendo il quadro visivo agli occhi del guidatore con frequenti cambiamenti di scenario.

Le illustrazioni allegate mettono in evidenza l'andamento dei manufatti. I riconoscimenti furono molti. Ricordo quello espresso dalla Commissione autostradale del Parlamento britannico in occasione di un viaggio di studio in Europa per esaminare i temi connessi con l'inserimento dei tracciati autostradali nell'ambiente naturale. Dopo aver percorso le autostrade austriache, il 18 luglio 1972, visitarono il tratto Brennero-Bolzano-Trento, accompagnati da nostri tecnici. A Trento furono ricevuti dal Presidente della Regione dott. Grigolli e dal Presidente della Società, ai quali espressero il loro compiacimento per aver constatato i buoni risultati raggiunti nel rispetto dei valori paesaggistici delle difficili zone attraversate soprattutto dal Brennero a Bolzano.

In prossimità di Chiusa i lavori dei viadotti Gries 2 e Casa Gialla furono ostacolati dalla interferenza con la linea ferroviaria sottostante e la conseguente necessità della costruzione a protezione di una galleria artificiale.

Una galleria artificiale fu costruita anche nel lotto n. 11 tra Ponte Gardena e Castelrotto per il pericolo della caduta di massi. Inoltre nelle varie gallerie fu necessario aumentare lo spessore del rivestimento ed eseguire lavori di consolidamento a causa della friabilità della roccia costituita in buona parte da ceneri vulcaniche.

L'imbocco della galleria Micheletti presso Campodazzo richiese difficili e lunghi lavori per fermare i rilevanti distacchi di massi dalla parete rocciosa. La Società nell'intento di ridurre il pericolo ricorse all'opera dei «Catores» guide alpine della Val Gardena, quali disgiungitori del materiale roccioso franante dalle pendici del monte lungo tutto il tratto. Tuttavia un operaio sul lotto n. 12 presso Campodazzo decedeva investito da massi staccatisi dal pendio sovrastante e sempre sul medesimo lotto veniva travolto e ucciso da una frana anche uno dei Catores mentre era intento nel lavoro di disaggio.

Nel tronco Chiusa-Bolzano altri operai perirono sul lavoro, nonostante venissero rigorosamente rispettate tutte le norme di prevenzione degli infortuni, ciò che dimostra le gravi difficoltà dovute affrontare per la costruzione dell'opera.

Il ripetersi di queste disgrazie arrecò in tutti un profondo dolore e la Società cercò di portare con la insostituibile collaborazione del rev. don Augusto Oberhofer parroco di Cardano, e del rev. don Tonidandel cappellano dei lavoratori, il conforto per quanto possibile, di umana solidarietà ai familiari delle vittime.

Per i ponti e i viadotti furono adottati particolari tipi di strutture e tecniche di costruzione d'avanguardia, come le centine mobili per il getto in opera degli impalcati.

Notevoli difficoltà vi furono anche per la realizzazione della stazione di Bolzano nord costruita, per mancanza di spazio, in buona parte pensile sopra l'Isarco.

La costruzione dell'autostrada prevista in prossimità dell'antica chiesetta di Kampill, che col suo grande campanile domina isolata gli ordinati vigneti a nord di Bolzano, destava qualche preoccupazione per la stabilità del monumento e per i danni che avrebbero potuto soffrire i pregevoli affreschi che ornano il suo interno.

Attraversamento della città di Bolzano: Viadotto in costruzione.



Il Sovrintendente ai monumenti prof. Rasmus impartì pertanto delle precise disposizioni da seguire nell'esecuzione dei lavori.

La chiesetta ed il campanile furono rivestiti esternamente con un consistente strato di imbottitura, come pure gli affreschi interni.

Negli scavi del tratto roccioso vicino alla chiesetta fu evitato l'uso di esplosivi e furono eseguiti tutti a mano.

Ultimata la costruzione della sede autostradale e levati i rivestimenti con soddisfazione di tutti fu constatato che il monumento non aveva sofferto nessun danno.

L'ultima grande e difficile opera da costruire nel tronco Chiusa-Bolzano sud riguardava l'attraversamento della città di Bolzano.

I pareri espressi in merito in varia forma, furono molti e discordanti uno dall'altro, tutti però intenti alla salvaguardia del delicato e caratteristico ambiente attraversato.

Cito, nella traduzione italiana, soltanto quello apparso sull'autorevole settimanale di Bolzano «Südtiroler Wirtschaftszeitung» del giorno 8 marzo 1968.

Nel lungo articolo «Alptraumstrasse» (strada di sogno nelle Alpi) in forma polemica con l'Heimatschutzverband, che sulla stampa locale aveva preso posizione contro il tracciato scelto e contro l'attraversamento della città di Bolzano a mezzo di un viadotto, scrive: «Un abitante di Marte al quale ultimamente dovrebbero essere pervenute opinioni sia orali che scritte sul tema Autostrada del Brennero, dovrebbe essersi fatta l'idea che il Tirolo del Sud sia un paradiso di bellezze naturali, che ora si vuol deturpare con una costruzione addirittura barbara.

La realtà terrena, e questo lo sappiamo tutti, è ben diversa... In Alto Adige c'è della gente che crede che un viadotto tagli la città di Bolzano per metà.

Questo è un errore. Un viadotto non taglia una città, ma eventualmente la sovrappassa, il taglio lo fanno i fiumi. Sono sempre in maggior numero le città che contano di far passare le autostrade mediante viadotti, ed ai critici possiamo soltanto consigliare di andar a vedere il Tatzelwurm di Monaco, il Tausefussler di Düsseldorf e a Genova la sopraelevata, senza parlare di Los Angeles, Chicago, Tokio e molte altre grandi città. Dovendo dare un giudizio fra un viadotto o una galleria, che toglie agli occhi del passeggero la bellezza della città di Bolzano, pensiamo che la scelta non possa riuscire difficile...».

E la Società scelse la costruzione del viadotto lungo 2,5 Km. Per ragioni estetiche e per consentire la realizzazione della variante della S.S. n. 12 sotto l'autostrada, fu progettata una struttura particolare, non prevista per nessun altro viadotto. Le pile costituite da quattro pilastri precompressi per consentire l'utilizzo dello spazio sottostante; l'impalcato formato da una struttura a cassone realizzata per conci trasversali prefabbricati in un unico cantiere e trasportati in loco utilizzando la parte di impalcato già in opera e collegati tra loro con i cavi di precompressione. L'opera, vista a lavoro ultimato, fu giudicata positivamente non soltanto dagli Amministratori della Società, ma dai molti che avevano a cuore una soluzione del problema nel rispetto dell'ambiente attraversato. Molti furono i riconoscimenti ottenuti. Mi preme citare quello del Direttore Generale delle Strade della Germania Federale che, dopo un attento sopralluogo, la definì la migliore e più elegante soluzione possibile per l'attraversamento di questa città.

I milioni di automobilisti, che ormai da quasi dieci anni percorrono questo grande viadotto,

Attraversamento della città di Bolzano: Viadotto ultimato.



e quanti lo vedono entrando in Bolzano, mai fecero giungere alla Società una valutazione negativa.

Nella previsione che non fosse possibile ultimare i viadotti Gries 2 e Casa Gialla contemporaneamente a tutte le altre opere del tronco, a causa della necessità di costruire la galleria artificiale a protezione della sottostante linea ferroviaria, il Consiglio di Amministrazione deliberò di realizzare, sulla stessa sede autostradale, circa un chilometro di strada che attraverso la galleria della S.S. n. 242 della Val Gardena potesse dare la continuità al transito anche nel tratto interrotto. In tal modo l'autostrada avrebbe potuto funzionare dal Brennero a Modena senza interruzioni e senza mai impegnare la S.S. n. 12.

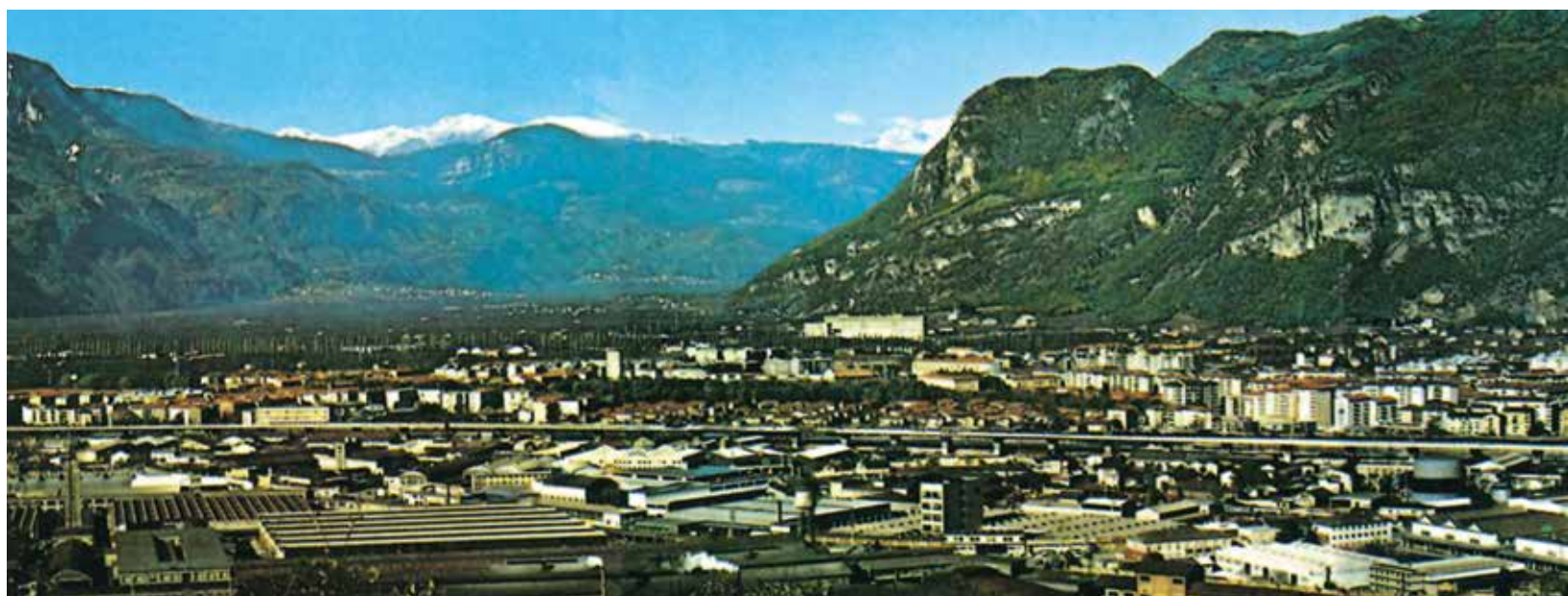
I lavori per le opere principali furono ultimati nel 1973 e quelli della pavimentazione bituminosa e complementari nella primavera del 1974.

In data 11 aprile 1974 anche l'ultimo tronco, Chiusa-Bolzano sud veniva aperto e il traffico poteva correre sull'intera asta autostradale dal Brennero a Modena.

A Bolzano sud sul cofano di una macchina che serviva da tavolo, vi fu la firma del verbale di visita e di collaudo per l'apertura al traffico da parte dell'ing. Corrado Clausi Schettini Capo dell'Ufficio Speciale Autostrade dell'Anas di Bologna, con l'ing. Postiglioni e l'ing. Menia, del Presidente della Società, del Direttore Generale avv. Renzo Morelli col Vice Direttore dott. Gabriele Santoni e del Direttore Tecnico ing. Gerio Castracani ed alla presenza dei Consiglieri e Sindaci, del progettista, dei funzionari della Società, dell'ingegnere Capo del Comune di Bolzano Segalla e di altre autorità, e del benemerito ing. G. Innerebner.

Dopo gli adempimenti formali, il Consigliere avv. von Walther invitò amministratori, funzionari e tecnici in un maso situato tra i vigneti delle colline di S. Maddalena.

Veduta panoramica della città di Bolzano col viadotto autostradale finito.



Lì in intima e simpatica compagnia, molti dei presenti ricordarono interessanti episodi legati ai primi anni di vita della Società e la lunga e faticosa via percorsa prima di arrivare a questa tanto desiderata conclusione.

Il grande ponte verso l'Europa centrale era ultimato. Quest'opera, rilevante risultato della tecnica, è destinato a favorire l'avvicinamento di uomini che, pur nella diversità delle lingue, avvertono in modo crescente l'esigenza di dar vita al cittadino europeo. La Società, anche senza auliche cerimonie inaugurali, poteva ritenere di aver conseguito il suo scopo sociale. L'entrata in esercizio di tutta l'autostrada fu messa nella massima evidenza dalla stampa.

Ecco riportati alcuni titoli: a p. 152

Il costo complessivo dell'intera autostrada alla fine del 1974 fu di Lire 243.721.821.000 pari a Lire 780 milioni/Km.

Onerosa fu l'incidenza di Lire 2.300 milioni/Km per il tratto Chiusa-Bolzano sud, dove alle grandi difficoltà tecniche si aggiunsero, per i noti ritardi, i rilevanti aumenti dei costi dovuti alla crisi petrolifera, che nel 1973 provocò un vero sconvolgimento valutario.

Lo specchio allegato indica i costi divisi per tronchi.

Con l'entrata in esercizio dei 313 Km della nostra autostrada la rete italiana nel 1974 aveva raggiunto i 5090 Km, ponendosi al terzo posto nel mondo dopo gli Stati Uniti e la Germania. Purtroppo questo primato, che avrebbe dovuto essere un vanto, forse a causa della crisi economico-finanziaria, era diventato una ragione di dissenso. Si era creato un clima politico generale decisamente sfavorevole alle iniziative autostradali. A parte il clima contrario, le Concessionarie stesse si trovarono ad operare in condizioni particolarmente difficili causate dalla crisi energetica.



Nelle polemiche le autostrade furono divise in necessarie e in superflue, ma la nostra fu unanimamente riconosciuta un'arteria prioritaria come previsto dall'art. 2 della legge n. 729.

Dopo dieci anni di esercizio è facile verificare che averla ritenuta allora un'arteria prioritaria non fu un errore. Le allegate tavole dei transiti e dei relativi incassi di questi ultimi anni lo dimostrano in modo preciso.

Le previsioni dei primi piani finanziari della Società e quelle elaborate dal prof. Zignoli sono state largamente superate in senso favorevole sotto tutti gli aspetti, compreso quello riguardante il beneficio finanziario diretto per lo Stato che per il pagamento dell'Iva, nel 1982 incassò Lire 14.378 milioni, oltre alle altre tasse.

Il piano economico-finanziario 1983 elaborato dalla Società segna già nel 1984, cioè a nove anni dall'inizio del trentennio di concessione, il primo utile di esercizio (v. tavole allegate) mentre il prof. Zignoli lo poneva al 24° anno.

La Società in base alla legge n. 581 del 1982, che pose rimedio ad un iniquo regime devolutivo, dal 1° gennaio 1982 potendo disporre pienamente delle tariffe, ebbe un incremento di introiti da pedaggio di Lire 32.500 milioni rispetto al 1981, arrivando alla cifra di Lire 76.500 milioni, importo che consente di far fronte agli impegni di varia natura.

A questo punto penso sia opportuno lasciare da parte le polemiche, che hanno un carattere contingente, e ricordare come all'Italia spetti veramente il primato per quanto riguarda la viabilità in genere da tempi molto remoti.

Il nostro Paese infatti è tra quelli europei che vanta la più antica rete stradale. Duemila anni fa le vie consolari romane si irradiavano da Roma costituendo la base delle comunicazioni dirette tra la capitale e i confini estremi dell'impero, fino alla catena delle Alpi.

Anche per le autostrade il primato italiano è fuori discussione. Già nel 1921 l'ing. Piero Puricelli progettava una strada per soli autoveicoli, con caratteristiche particolari e con il pagamento del pedaggio destinato a rimborsare le spese di costruzione e di esercizio.

Si trattava della Milano-Laghi, primo tronco autostradale del mondo, entrata in esercizio nel 1924. Quindi furono aperte al traffico le seguenti autostrade: nel 1927 la Milano-Bergamo, nel 1929 la Napoli-Pompei, nel 1931 la Bergamo-Brescia, nel 1932 la Torino-Milano e la Firenze-Mare, nel 1933 la Padova-Mestre e nel 1935 la Camionale Genova-Serravalle Scrivia. Tutte furono costruite da Società concessionarie col contributo dello Stato e degli Enti locali, ad eccezione della Genova-Serravalle Scrivia che fu costruita direttamente dal Ministero dei Lavori Pubblici.

In Germania il concetto di autostrada appare soltanto dopo il 1930.

È interessante rilevare che il noto studioso tedesco Karl Krüger nel volume *Die Strassen der Welt* uscito nel 1937 inseriva a pag. 139 una cartina che presentava la rete autostradale italiana secondo un programma del 1934 che prevedeva la costruzione dei seguenti tronchi:

Torino-Valle d'Aosta; Torino-Modena; Torino-Ventimiglia; Milano-Serravalle Scrivia; Brescia-Venezia; Trieste-Fiume; Venezia-Ferrara; Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Reggio Calabria; Ferrara-Brescia; Trento-Brennero; Salerno-Potenza-Bari-Brindisi; Messina-Palermo-Trapani; quindi già nel 1934 si pensò ad una autostrada del Brennero. In pratica l'attuale rete ricalca in parte questo programma che rimase sulla carta a seguito delle vicende storiche che seguirono.

Bolzano, 11 aprile 1974. Firma verbale apertura al traffico di tutta l'autostrada.



152 ⁷ Gli ultimi lavori e l'apertura del tronco Chiusa-Bolzano

(importi in migliaia di lire)

TRONCHI	lunghezza KM.	progress. KM.	lavori a base d'asta		somme a disposizione			TOTALI
			opere civili	revisione prezzi	lavori vari		espropri e indennizzi	
					lavori	revisione prezzi		
1) Brennero - Cave	26,977	26,977	21.872.103	3.551.821	2.969.758	110.634	975.557	29.479.873
2) Cave - Chiusa	26,355	53,332	18.442.280	2.061.895	2.513.858	99.569	1.582.039	24.699.641
3) Chiusa - Bolzano Nord	23,894	77,226	38.977.257	12.765.800	3.110.880	172.027	880.420	55.906.384
4) Bolzano Nord - Bolzano Sud	8,103	85,329	10.696.703	3.846.800	1.513.052	97.862	1.790.399	17.944.816
5) Bolzano Sud - Trento	49,629	134,958	10.143.927	—	1.855.100	23.766	3.930.958	15.953.751
6) Trento - Rovereto	29,622	164,580	11.779.101	1.869.178	1.753.099	12.489	3.297.271	18.711.138
7) Rovereto - Verona Nord	58,361	222,941	16.697.519	1.039.945	4.148.924	149.453	4.708.689	26.744.530
8) Verona Nord - Verona Sud	5,397	228,338	1.685.277	111.674	770.292	9.863	1.068.998	3.646.104
9) Verona Sud - Mantova	27,471	255,809	4.226.185	14.500	1.138.247	20.290	1.058.154	6.457.376
10) Mantova - Modena	54,747	310,556	17.591.528	1.835.148	2.305.789	16.801	2.816.080	24.565.346
11) Collegamento Autosole	3,430	313,986	1.782.987	270.049	436.799	2.931	151.344	2.644.110
12) Riserve								2.500.000
13) Spese di progetto e generali								14.068.752
TOTALE COSTO AUTOSTRADA								243.321.821

RIEPILOGO DEGLI INCASSI E DEI TRANSITI degli esercizi dal 1976 al 1982 con rispettive percentuali di incremento

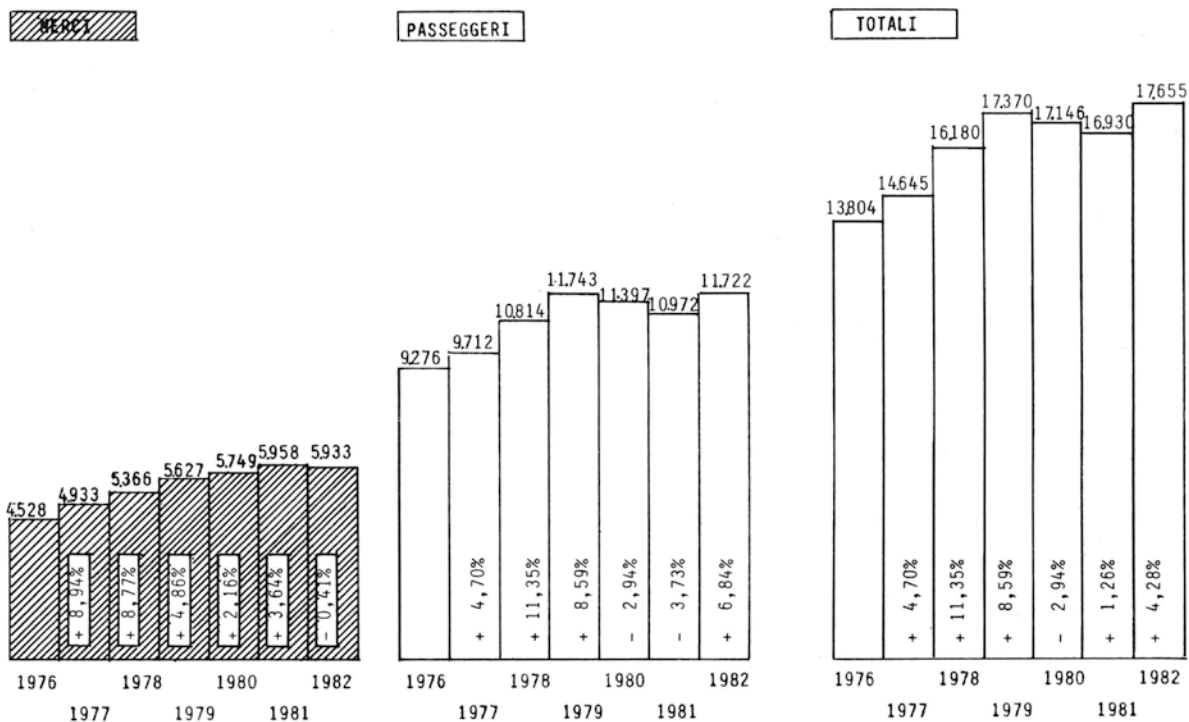
Dati statistici		1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% INCREMENTI					
									76-77	77-78	78-79	79-80	80-81	81-82
INCASSI	TOTALE	16.438.925.254	26.557.140.109	29.628.745.926	34.213.875.620	38.410.250.856	43.998.482.456	76.576.251.366	+ 61,55	+ 11,57	+ 15,48	+ 12,26	+ 14,55	+ 74,04
	Medie giornaliere	45.038.151	72.759.288	81.174.646	93.736.646	105.233.564	120.543.788	209.797.949	+ 61,55	+ 11,57	+ 15,48	+ 12,26	+ 14,55	+ 74,04
	Pedaggio medio	881	1.334	1.399	1.424	1.592	1.825	3.042	+ 51,42	+ 4,87	+ 1,79	+ 11,79	+ 14,64	+ 66,68
VEICOLI EFFETTIVI	totali	pass.	12.654.185	13.353.122	14.266.512	16.197.041	16.003.266	15.720.132	+ 5,52	+ 6,84	+ 13,53	- 1,20	- 1,77	+ 6,52
		merci	5.995.125	6.558.853	6.913.789	7.835.160	8.121.215	8.423.091	+ 9,40	+ 5,41	+ 13,33	+ 3,65	+ 3,15	+ 0,55
		totale	18.649.310	19.911.975	21.180.301	24.032.201	24.124.481	25.167.650	+ 6,77	+ 6,37	+ 13,46	+ 0,38	- 0,11	+ 4,44
	giornalieri	pass.	34.669	36.584	39.086	44.375	43.844	43.069	+ 5,52	+ 6,84	+ 13,53	- 1,20	- 1,77	+ 6,52
		merci	16.425	17.969	18.942	21.466	22.250	23.077	+ 9,40	+ 5,41	+ 13,33	+ 3,65	+ 3,15	+ 0,55
		totale	51.094	54.553	58.028	65.841	66.019	68.952	+ 6,77	+ 6,37	+ 13,46	+ 0,38	- 0,11	+ 4,44
	totali	pass.	1.063.135.165	1.113.055.520	1.239.379.661	1.345.899.082	1.306.280.160	1.257.500.920	+ 4,70	+ 11,35	+ 8,59	- 2,94	- 3,73	+ 6,84
		merci	519.039.088	565.433.399	615.009.664	644.907.993	658.866.732	682.846.380	+ 8,94	+ 8,77	+ 4,86	+ 2,16	+ 3,64	- 0,41
		totale	1.582.174.253	1.678.488.919	1.854.389.325	1.990.807.075	1.965.146.892	1.940.347.300	+ 6,09	+ 10,48	+ 7,36	- 1,29	- 1,26	+ 4,28
VEICOLI X KM.	giornalieri	pass.	2.912.700	3.049.467	3.395.561	3.687.395	3.578.850	3.445.208	+ 4,70	+ 11,35	+ 8,59	- 2,94	- 3,73	+ 6,84
		Merci	1.422.026	1.549.133	1.684.958	1.766.871	1.805.114	1.870.812	+ 8,94	+ 8,77	+ 4,86	+ 2,16	+ 3,64	- 0,41
		totale	4.334.726	4.598.600	5.080.519	5.454.266	5.383.964	5.316.020	+ 6,09	+ 10,48	+ 7,36	- 1,29	- 1,26	+ 4,28
	totali	pass.	3.385.781	3.544.763	3.947.069	4.286.303	4.160.128	4.004.780	+ 4,70	+ 11,35	+ 8,59	- 2,94	- 3,73	+ 6,84
		merci	1.652.991	1.800.743	1.958.629	2.053.847	2.098.301	2.174.670	+ 8,94	+ 8,77	+ 4,86	+ 2,16	+ 3,64	- 0,41
		totale	5.038.772	5.345.506	5.905.698	6.340.150	6.258.429	6.179.450	+ 6,09	+ 10,48	+ 7,36	- 1,29	- 1,26	+ 4,28
	giornalieri	pass.	9.276	9.712	10.814	11.743	11.397	10.972	+ 4,70	+ 11,35	+ 8,59	- 2,94	- 3,73	+ 6,84
		merci	4.528	4.933	5.366	5.627	5.749	5.958	+ 8,94	+ 8,77	+ 4,86	+ 2,16	+ 3,64	- 0,41
		totale	13.804	14.645	16.180	17.370	17.146	16.930	+ 6,09	+ 10,48	+ 7,36	- 1,29	- 1,26	+ 4,28
VEICOLI TEORICI	totali	pass.	3.385.781	3.544.763	3.947.069	4.286.303	4.160.128	4.004.780	+ 4,70	+ 11,35	+ 8,59	- 2,94	- 3,73	+ 6,84
		merci	1.652.991	1.800.743	1.958.629	2.053.847	2.098.301	2.174.670	+ 8,94	+ 8,77	+ 4,86	+ 2,16	+ 3,64	- 0,41
		totale	5.038.772	5.345.506	5.905.698	6.340.150	6.258.429	6.179.450	+ 6,09	+ 10,48	+ 7,36	- 1,29	- 1,26	+ 4,28
	giornalieri	pass.	9.276	9.712	10.814	11.743	11.397	10.972	+ 4,70	+ 11,35	+ 8,59	- 2,94	- 3,73	+ 6,84
		merci	4.528	4.933	5.366	5.627	5.749	5.958	+ 8,94	+ 8,77	+ 4,86	+ 2,16	+ 3,64	- 0,41
		totale	13.804	14.645	16.180	17.370	17.146	16.930	+ 6,09	+ 10,48	+ 7,36	- 1,29	- 1,26	+ 4,28

VEICOLI EFFETTIVI: sono tutti i veicoli entrati in autostrada a prescindere dai chilometri percorsi

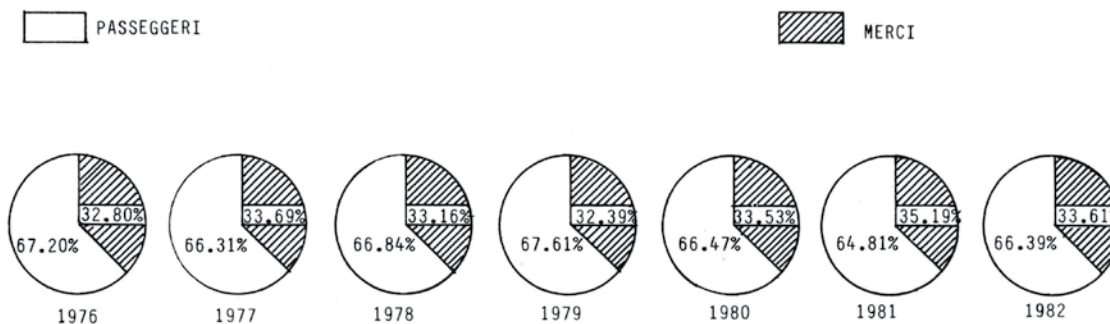
VEICOLI X KM.: sono i chilometri complessivamente percorsi dai veicoli entrati in autostrada

VEICOLI TEORICI: sono i veicoli che idealmente percorrono l'intera autostrada; il numero di tali veicoli è definito dal rapporto tra i veicoli-chilometro e la lunghezza dell'autostrada.

CONFRONTO MEDIE ANNUALI
DEI VEICOLI TEORICI MEDI GIORNALIERI



INCIDENZA % DEI VEICOLI MERCİ E PASSEGGERI
SUL TRAFFICO TOTALE E SUA EVOLUZIONE



RIEPILOGO DEGLI INCASSI ANNUALI
E RISPETTIVE
PERCENTUALI DI INCREMENTO

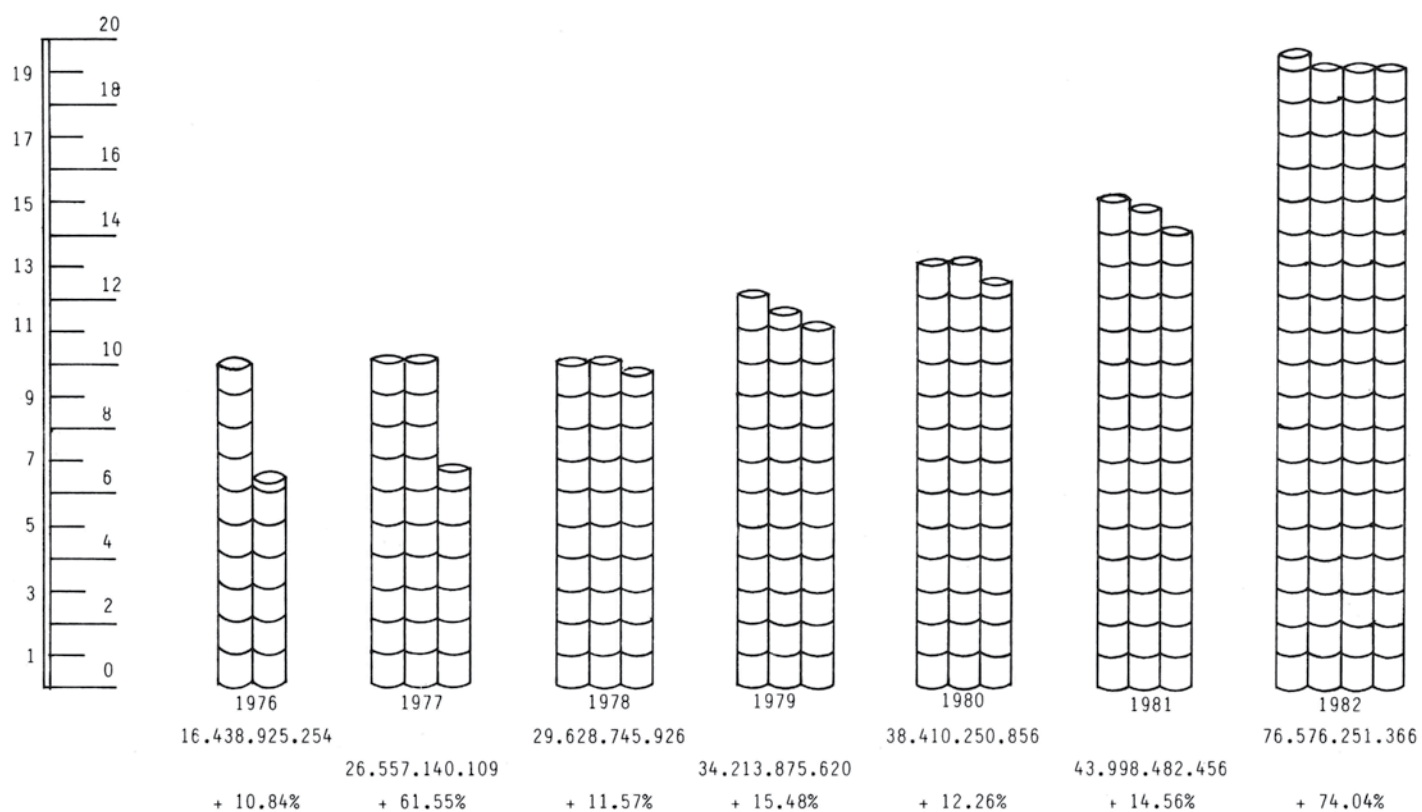
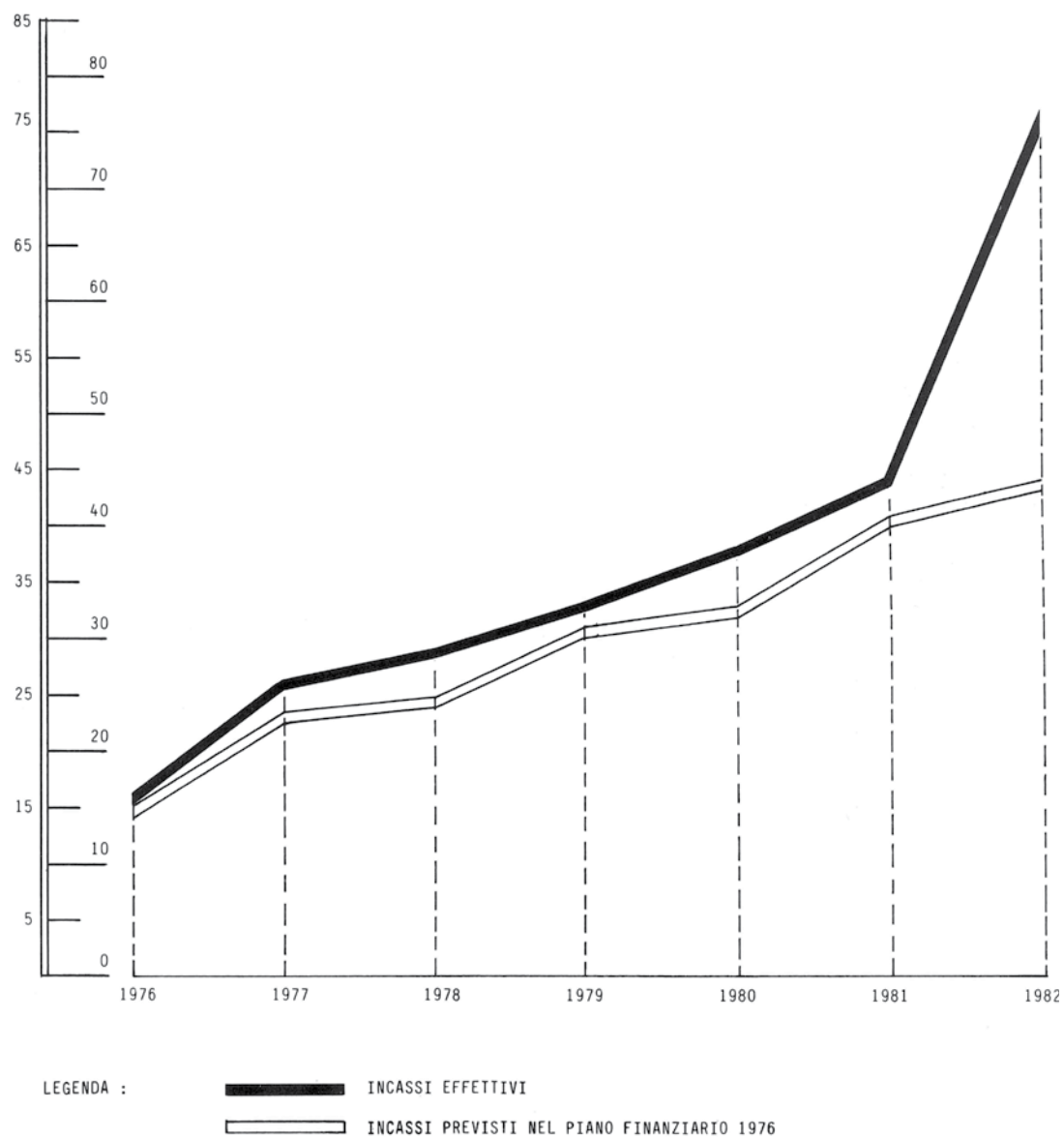


DIAGRAMMA INTROITI EFFETTIVI DA PEDAGGIO
DAL 1976 AL 1982 RAFFRONTATI CON PREVISIONI
PIANO FINANZIARIO 1976



ANNO	I N T R O I T I					O N E R I E S P E S E											
	Pedaggi netti disponibili.	Devoluz. Sovrapp. zio	Aree di servizio	Vari	Totale Introiti	Costi	ONERI FINANZIARI				AMMORTAMENTI				Accanto namento	Accant. Introiti	TOTALE
							A breve	Altri d.cambi	Mutui costruz. rio	Finanzia	Tecnico	Beni non Devolvi-bili					
1) +	2) -	3) +	4) +	5) +	6) -	7) -	8) -	9) -	10) -	11) -	12) -	13) -	14) -	15) -			
1982	324.493	58.671	8.717	11.935	286.474	92.556	39.284	33.463	-	92.724	24.026	-	4.983	-	287.036		
1983	88.062	-	1.884	3.179	93.125	30.530	13.186	9.218	-	23.230	15.779	106	1.076	-	93.125		
Rivalutaz. L. 72/83																	
1984	99.511	-	2.073	3.496	105.080	41.852	7.275	7.758	5.094	24.170	16.376	106	1.216	-	103.847		
1985	109.462	-	2.280	3.845	115.587	44.920	9.277	6.244	9.264	24.868	16.861	106	1.375	-	112.915		
1986	120.408	-	2.508	4.229	127.145	48.248	3.282	5.073	23.040	24.895	17.562	106	1.553	-	123.759		
1987	132.449	-	2.759	4.651	139.859	51.083	2.640	5.448	21.579	25.056	18.330	106	1.754	-	125.996		
1988	145.694	-	3.034	5.116	153.844	57.576	2.054	5.843	19.964	25.265	19.270	106	1.983	-	132.061		
TOTALE 1982-1988	1.020.079	58.671	23.255	36.451	1.021.114	366.765	76.998	73.047	78.941	240.208	128.204	636	13.940	-	978.739		
1989	145.694	-	3.034	5.116	153.844	57.576	2.000	6.258	17.852	25.117	9.341	106	1.983	-	120.233		
1990	145.694	-	3.034	5.116	153.844	57.576	2.000	6.698	16.204	24.960	8.860	106	1.983	-	118.387		
1991	145.694	-	3.034	5.116	153.844	52.768	-	398	14.214	24.792	8.301	106	1.983	-	102.562		
1992	145.694	-	3.034	5.116	153.844	51.292	-	398	12.993	24.612	8.260	106	1.983	-	99.644		
1993	145.694	-	3.034	5.116	153.844	51.292	-	398	11.646	24.418	8.242	106	1.983	-	98.085		
1994	145.694	-	3.034	5.116	153.844	50.244	-	398	10.312	24.208	8.242	106	1.983	-	95.493		
1995	145.694	-	3.034	5.116	153.844	50.244	-	398	9.019	23.979	8.242	106	1.983	-	93.971		
1996	145.694	-	3.034	5.116	153.844	50.056	-	398	7.960	23.727	8.242	106	1.983	-	92.472		
1997	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	398	6.823	23.453	8.233	106	1.983	-	90.193		
1998	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	398	5.519	23.162	8.190	106	1.983	-	88.555		
1999	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	398	4.522	22.859	8.144	106	1.983	-	87.209		
2000	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	398	3.246	22.568	8.071	106	1.983	-	85.569		
2001	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	398	2.347	22.250	7.955	106	1.983	-	84.236		
2002	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	398	1.547	21.931	7.859	106	1.983	-	82.959		
2003	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	336	1.547	21.931	7.859	106	1.983	-	81.962		
2004	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	-	944	21.873	7.859	106	1.983	-	81.347		
2005	145.694	-	3.034	5.116	153.844	49.197	-	-	415	21.787	7.859	106	1.983	-	81.347		
									17	65.830	7.859	106	1.983	-	124.992		
TOTALE	3.496.877	58.671	74.833	123.423	3.636.462	1.230.586	80.998	90.717	204.521	681.734	267.963	2.438	47.651	-	2.606.608		

Conto economico – Parte seconda – tavola II

ANNO	Saldo	Giro a Conto Patrim.	Reddito Imponibile	Imposte sull'utile e impegni dell'utile			Devoluzio- ni allo Stato	Saldi Netti	
				Irpeg Ilor	Riserve	Dividen- di		Parziali	Progress.
	16) + -	17) + -	18)	19) -	20) -	21) -	22) -	23) + -	24) + -
1982	- 562	-	- 562	-	-	-	-	- 562	- 562
1983	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1984	+ 1.233	-	+ 1.233	509	36	-	-	688	+ 126
1985	+ 2.672	-	+ 2.672	1.104	78	-	-	1.490	+ 1.616
1986	+ 3.386	-	+ 3.386	1.399	99	-	-	1.888	+ 3.504
1987	+ 13.863	-	+ 13.863	5.730	406	-	-	7.727	+ 11.231
1988	+ 21.783	-	+ 21.783	9.004	638	-	-	12.141	+ 23.372
TOTALE 1982-1988	42.375	-	42.375	17.746	1.257	-	-	+ 23.372	+ 23.372
1989	+ 33.611	-	+ 33.611	13.894	985	-	-	+ 18.732	+ 42.104
1990	+ 35.457	-	+ 35.457	14.657	1.040	-	-	+ 19.760	+ 61.864
1991	+ 51.282	-	+ 51.282	21.199	1.504	8.800	-	+ 19.779	+ 81.643
1992	+ 54.200	-	+ 54.200	22.406	1.589	8.800	-	+ 21.405	+ 103.048
1993	+ 55.759	-	+ 55.759	23.050	1.635	8.800	-	+ 22.274	+ 125.322
1994	+ 58.351	-	+ 58.351	24.121	1.711	8.800	-	+ 23.719	+ 149.041
1995	+ 59.873	-	+ 59.873	24.751	1.756	8.800	-	+ 24.566	+ 173.607
1996	+ 61.372	-	+ 61.372	25.371	1.800	8.800	-	+ 25.401	+ 199.008
1997	+ 63.651	-	+ 63.651	26.313	1.866	8.800	-	+ 26.672	+ 225.680
1998	+ 65.289	-	+ 65.289	26.989	1.915	8.800	-	+ 27.585	+ 253.265
1999	+ 66.635	-	+ 66.635	27.546	1.954	8.800	-	+ 28.335	+ 281.600
2000	+ 68.275	-	+ 68.275	28.224	2.002	8.800	-	+ 29.249	+ 310.849
2001	+ 69.608	-	+ 69.608	28.775	2.041	8.800	-	+ 29.992	+ 340.841
2002	+ 70.885	-	+ 70.885	29.303	2.079	8.800	-	+ 30.703	+ 371.544
2003	+ 71.882	-	+ 71.882	29.715	2.108	8.800	-	+ 31.259	+ 402.803
2004	+ 72.497	-	+ 72.497	29.969	2.126	8.800	-	+ 31.602	+ 434.405
2005	+ 28.852	-	+ 28.852	11.927	846	8.800	-	+ 7.279	+ 441.684
TOTALE	1.029.854	-	1.029.854	425.956	30.214	132.000	-	+ 441.684	441.684

L'autostrada è una realtà

Con la completa apertura al traffico, avvenuta dieci anni fa, la grande arteria stradale con i suoi 101 ponti e viadotti e le 29 gallerie, diventò una realtà dal Brennero a Modena. Le distanze furono accorciate nei tempi di percorrenza, e nessuna altra via di comunicazione attraverso la Francia o la Svizzera avrebbe potuto collegare, superando le Alpi, in maniera altrettanto razionale l'Italia col centro Europa.

Questa autostrada, con vocazione particolarmente turistica, superò il passo del Brennero, che preoccupò per secoli generali ed imperatori, trasformandolo in una comoda e suggestiva via. Incalcolabile è il conto delle emozioni, degli scambi culturali, sociali e politici che questa opera può provocare per i milioni di europei che vi transitano.

Una barriera naturale fu trasformata in un ponte sempre aperto per collegare i Paesi del sud con quelli del nord Europa, nulla trascurando nel rispetto dell'ambiente, e nella fusione tra natura e strutture artificiali.

Un viaggio lungo questa autostrada può costituire oltre che una scoperta turistica anche una occasione per valutare l'importanza della conservazione dell'ambiente, valore essenziale per la sopravvivenza di una società civile.

Chi parte da Monaco di Baviera, la grande città della Germania meridionale, dove si concentrano le diramazioni autostradali per le città di Stoccarda - Francoforte, Norimberga - Berlino e Rosenheim - Salisburgo, si trova a Km 196 dal Passo del Brennero, a 281 da Bolzano, a 340 da Trento, a 420 da Verona e a 510 da Modena inserimento nella Milano-Roma.

Distanze superabili comodamente e che lasciano anche il tempo di godere le stupende bellezze dei paesi attraversati.

Partendo dunque da Monaco, raggiunto Rosenheim e lasciata l'autostrada per Salisburgo-Vienna, con la Inntal Autobahn si arriva, dopo aver percorso la larga pianura dell'Inn, a Innsbruck, la caratteristica capitale del Tirolo, chiamata la «Perla delle Alpi». Qui inizia la Brennen Autobahn, prima vera autostrada alpina d'Europa, che affronta la salita superando notevoli difficoltà con una lunga serie di manufatti, tra i quali l'indiscusso capolavoro del «Ponte Europa», tutti inseriti armonicamente nel paesaggio. Gli austriaci orgogliosi della loro opera le diedero il nome di «Traumstrasse der Alpen».

Al Passo del Brennero, spartiacque tra il Mar Nero e l'Adriatico, porta verso il sud, inizia la nostra autostrada.

Dopo pochi minuti si raggiunge lo spettacolare viadotto di Colle Isarco dal quale si possono ammirare la valle di Fleres ed i ghiacciai dello Stubai, e quindi finita la discesa si vede l'antica e caratteristica cittadina di Vipiteno, l'antico «Castellum Vipitenum» punto di difesa militare per la strada del Brennero. A ricordo dell'epoca romana sulla piazza c'è il cippo con il rilievo mitriaco.

Imponenti vigilano la città a destra Castel Tasso e a sinistra Castel Pietra. Questi sono i primi della serie che dall'alto dei fianchi delle valli dell'Isarco e dell'Adige, fino al castello d'Avio, guardano la strada e testimoniano la sua importanza anche nel lontano medioevo.

Passata la pianura di Vipiteno e Trens, con il più lungo rettilineo di tutta l'autostrada, si raggiunge la gola di Fortezza che si supera con la galleria e il ponte viadotto sul lago fino alle Fortificazioni «Franzensfeste» così chiamate dal nome dell'Imperatore d'Austria Francesco I.

Sopra: Veduta panoramica dell'autostrada nei pressi di Vipiteno.
Sotto: Attraversamento dell'abitato di Bressanone.



Chiusa di Verona: Veduta panoramica dell'autostrada inserita nel paesaggio.



Inizia qui la strada statale della Pusteria-Valico di confine di S. Candido, e subito si apre la vista sulla solatia, amena conca di Bressanone, sede di vicende storiche e artistiche e felice annuncio di clima più mite, circondata da pittoreschi villaggi che l'autostrada sopraelevata mette in evidenza.

Dopo una breve galleria compare l'antica cittadina di Chiusa, dominata dall'alta rupe su cui sorge il grande monastero di Sabiona.

L'aspetto particolare di questa città richiamò l'attenzione anche di Albrecht Dürer che nel 1506 fissò in un disegno la pittoresca veduta.

Di qui partono le strade che portano alle Dolomiti della Val Gardena e della Val di Funes.

Prosegue quindi nella stretta e lunga gola dell'Isarco su spettacolari alti manufatti che seguono l'andamento dei fianchi del monte e consentono all'occhio di spaziare maggiormente sull'interessante paesaggio ed infine ammirare le torri del massiccio dolomitico dello Sciliar. Improvvisamente, superata l'ultima gola con una galleria, si presenta una conca ampia e coperta dagli ordinati tipici vigneti di S. Maddalena.

La strada che parte da Bolzano nord, conduce ai gruppi dolomitici del Catinaccio e del Latemar. Dal lungo viadotto autostradale si può ammirare l'antica caratteristica città di Bolzano, centro commerciale internazionale posto all'incrocio delle grandi vie di comunicazione a metà strada tra Monaco, Milano e Venezia.

Qui l'Isarco sfocia nell'Adige e l'autostrada prosegue tra sapienti coltivazioni di alberi da frutto raggiungendo Ora e Egna dove inizia la strada delle Dolomiti per Fiemme e Fassa, e continuando fino alla stretta di Salorno per incontrare i vigneti della piana roitaliana, che da Mezzolombardo mette alle valli di Non e di Sole.

Costeggiando l'Adige e sono le alte pareti della Paganella si arriva alla prima città culturalmente e artisticamente italiana, Trento, sede della Società e capoluogo della Regione Trentino - Alto Adige.

Da Trento partono la strada della Valsugana, e quella delle Giudicarie-Lago di Garda.

Proseguendo sempre lungo l'Adige, dove la valle prende il nome di Val Lagarina, si raggiunge la città industriale di Rovereto la cui architettura porta i segni della dominazione della Repubblica di Venezia.

Si diramano qui le strade per Folgaria-Lavarone, Vallarsa e per il Lago di Garda.

Superati gli abitati di Ala-Avio vicini al vecchio confine tra Austria e Italia, si prosegue, in vista, dal basso, del singolare santuario della Madonna della Corona, posto sulla roccia a picco del massiccio del Monte Baldo, e si è alla Chiusa di Ceraino-Rivoli, dominata dall'imponente schieramento delle artistiche fortificazioni.

La stazione di Affi è il punto di partenza delle strade che in pochi minuti portano al grande, magnifico Lago di Garda dal clima e dalla vegetazione mediterranee.

Lasciando alle spalle la catena delle Alpi, e poi, le dolcissime ondulazioni collinari, dove lo sguardo finalmente si appaga perdendosi lontano, si sfocia nella pianura, che l'autostrada attraversa in tutta la sua larghezza, e si passa a fianco della splendida città di Verona dove tutta la storia è raccontata dai suoi grandiosi monumenti.

Qui è il punto dove incrociano verso i quattro punti cardinali tutte le grandi strade.

Ponte sul fiume Po: Il varo delle travi.



È breve il percorso, attraverso la ricca campagna, che si presenta con nuove colture, per arrivare alla reggia dei Gonzaga lambita dai laghi formati dal Mincio che circondano la nobile città di Mantova.

Il lungo ponte che supera il Po ci porta nell'altra parte della grande pianura padana per inserirci, dopo Carpi, nell'Autostrada del Sole tra Reggio Emilia e Modena, le due città ricche di monumenti, di storia e attivi centri industriali, agricoli e commerciali.

L'Autostrada del Brennero dopo aver avvicinato e mostrato al turista molte località che vantano notevoli bellezze naturali ed artistiche, ed averlo immesso nella grande rete viaria nazionale, ha finito il suo compito.

Ora lo invita a continuare il viaggio per scoprire le altre meraviglie della Penisola.

Da dieci anni percorriamo l'Autostrada del Brennero ammirando le opere d'arte imponenti, la bellezza e la varietà del paesaggio attraversato e ci viene spontaneo di domandarci a quali inconvenienti darebbe luogo la non esistenza di questa grande e scorrevole via di comunicazione. La risposta ora è facile: sarebbe la paralisi del traffico, soprattutto di quello pesante, e ci sarebbero anche gravi difficoltà in quello dello spostamento delle persone, si avrebbe quindi un rallentamento generale dello sviluppo economico del Paese con gravi conseguenze negative, anche sociali.

Ma dietro a questa opera ci sono gli uomini che hanno dato il loro lavoro per la sua realizzazione, ed ai quali dobbiamo rivolgere il nostro riconoscente pensiero, primi tra tutti i 36 operai che durante i lavori di costruzione persero la vita in tragici incidenti pagando con il loro tributo di sangue lo slancio dell'umana operosità.

È auspicabile che i loro nomi vengano scritti, a perenne memoria, su una lapide posta nella nuova sede, come desiderato dai passati vari Consigli di Amministrazione.

La nostra gratitudine va anche ai molti operai e tecnici che per anni diedero la loro opera oscura e rischiosa, ai progettisti, ai funzionari tecnici e amministrativi e a tutti gli impiegati per il loro apporto dato perché questa opera fosse realizzata.

È doveroso ricordare pure i componenti il Comitato Promotore, i rappresentanti degli Enti Soci che agirono con tenacia dovuta alla certezza di far cosa utile alla Comunità, i membri dei vari Consigli di Amministrazione che adempiendo silenziosamente al loro compito, molte volte gravoso ed ingrato, senza interesse individuale, erano sorretti dalla convinzione di lavorare per il pubblico bene, i parlamentari delle province attraversate dall'autostrada, che ne sostennero la necessità con incondizionato impegno, e tutte le Autorità nazionali, regionali, provinciali e comunali che ci aiutarono nel lungo lavoro.

Infine non si può dimenticare il decisivo intervento degli Amministratori degli Istituti di credito, che con i loro finanziamenti consentirono l'esecuzione dell'opera, dimostrando d'aver fiducia nella sua validità economica.

Importante fu pure l'apporto costruttivo di quanti, tramite la stampa o direttamente, magari in forma polemica e critica, fecero approfondire agli Amministratori della Società i molti problemi riguardanti la costruzione e migliorare le soluzioni.

Sono passati molti anni dall'avvio di quest'opera e purtroppo molte validissime ed indimenticabili persone che lavorarono per la sua riuscita non ci sono più, ma resteranno sempre vive nella nostra memoria.

Mi auguro che questo meraviglioso strumento, che è l'autostrada, continui ad essere fattore di sviluppo economico e sociale delle nostre popolazioni.

Veduta della pianura Padana col ponte sul Po.



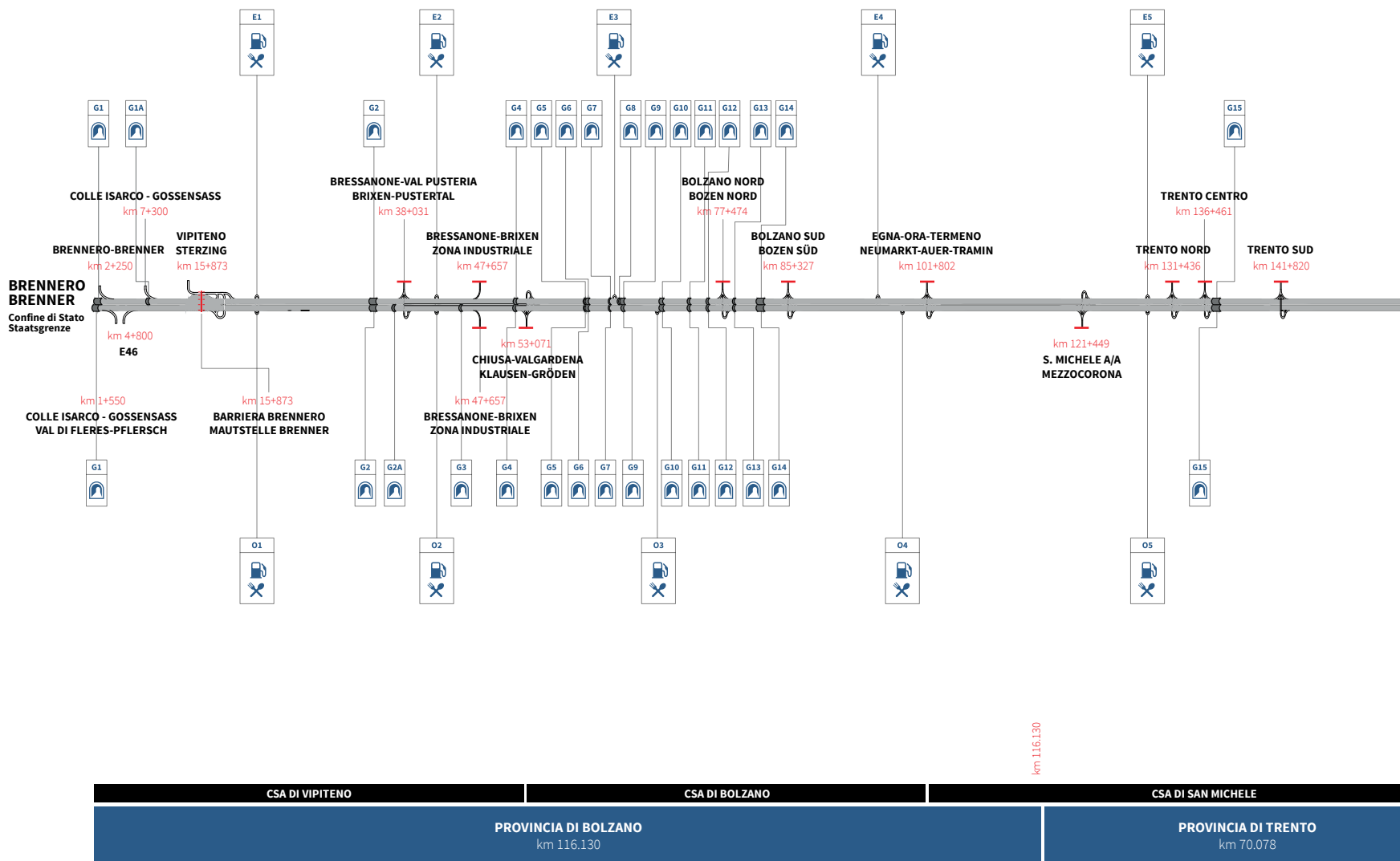
Operai* deceduti sul lavoro durante la costruzione dell'autostrada

1. Lecchi Leandro - morto il 29.11.1966 - lotto 18
2. Dal Castagné Ermete - morto il 6.3.1967 - lotto 6
3. Colmano Emilio - morto il 27.9.1967 - lotto 6
4. Sai Pasquale - morto il 7.12.1967 - lotto 6
5. Conci Antonio - morto il 30.1.1968 - lotto 16/A
6. Scaia Remo - morto il 14.2.1968 - lotto 16
7. De Zolt Lisabetta Giuseppe - morto il 18.2.1968 - lotto 6
8. Berti Quinto - morto il 13.3.1968 - lotto 13
9. Costa Bruno - morto il 20.5.1968 - lotto 32
10. Lucia Pietro - morto il 9.7.1968 - lotto 9
11. Tosi Luigi - morto il 20.8.1968 - lotto 29
12. Allevi Sante - morto il 21.9.1968 - lotto 21
13. Spinella Giuseppe - morto il 23.9.1968 - lotto 3
14. Belletti Virginio - morto il 19.10.1968 - lotto 29
15. Anceschi Francesco - morto il 23.1.1969 - lotto 32
16. Antonini Valente - morto il 14.3.1969 - lotto 20
17. Deolo Arduino - morto il 14.4.1969 - lotto 7
18. Fabbris Aldo - morto il 23.4.1969 - lotto 25
19. Kuppelweiser Hubert - morto il 5.5.1969 - lotto 7
20. Plotegher Aldo - morto il 26.5.1969 - lotto 9
21. Dinoni Gisberto - morto il 28.7.1969 - lotto 30
22. Pistacco Oresto - morto il 28.7.1969 - lotto 32
23. Ceviello Luigi - morto il 23.10.1969 - lotto 13
24. Ricci Luigi - morto il 7.12.1969 - lotto 12/A
25. Costa Gianfranco - morto il 5.2.1970 - lotto 12/A
26. Chioccarello Giulio - morto il 14.3.1970 - lotto 13
27. Di Bernardo Livio - morto il 4.7.1970 - lotto 29
28. Tosi Bosco Rocco - morto il 15.7.1970 - lotto 1/A
29. Filardo Vincenzo - morto il 23.7.1970 - lotto 25
30. Rigoni Tullio - morto il 9.12.1970 - lotto 21
31. Moroder Ludwig - morto il 26.2.1971 - lotto 12/A
32. Ralser Francesco - morto il 29.4.1971 - lotto 1
33. Bertol Lodovico - morto il 28.7.1971 - lotto 12/A
34. Zaccaron Agostino - morto il 11.3.1972 - lotto 14/B
35. Vescio Antonio - morto il 14.5.1973 - lotto 14/C
36. Marin Elio - morto il 24.11.1973 - lotto 10

* Operai delle ditte affidatarie dei lavori di costruzione dei diversi lotti

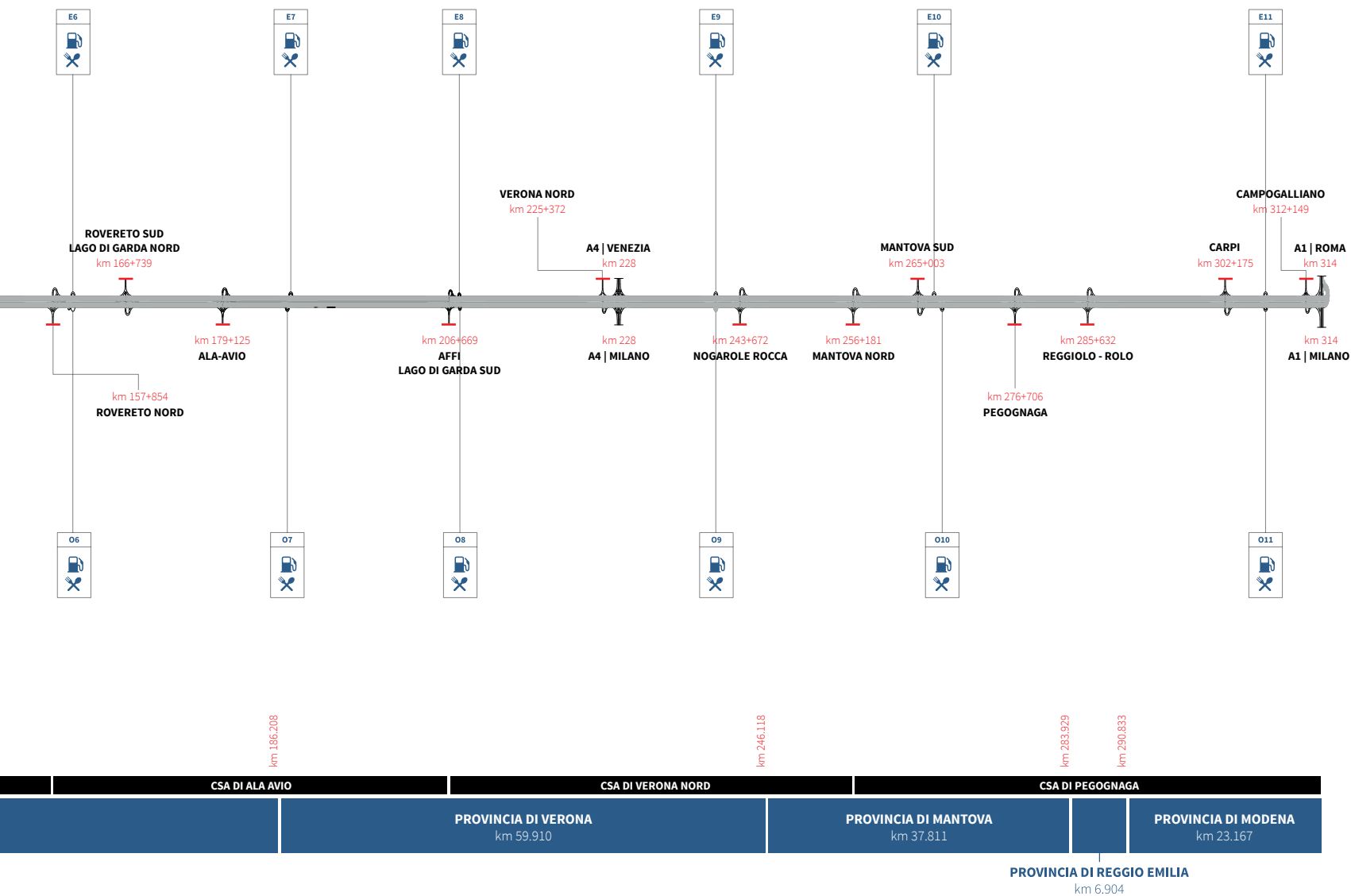
Appendice

Planimetria schematica



GALLERIE CARREGGIATA NORD			
N°	DENOMINAZIONE OPERA	Progressiva iniziale (km)	Lunghezza (ml)
G1	Galleria Brennero	0+214	802,43
G1A	Galleria artificiale Ponticolo	6+758	130,80
G2	Galleria Fortezza	33+895	834,07
G4	Galleria Matscholer (Galleria Funes)	52+383	363,00
G5	Galleria Gardena (Galleria Gardena nord)	60+113	140,11
G6	Galleria Trostburg (Galleria Gardena sud)	60+361	374,03
G7	Galleria Kofler (Galleria Rosa)	63+179	158,50
G8	Galleria artificiale S. Osvaldo	64+290	162,83
G9	Galleria Castelrotto	64+598	489,52
G10	Galleria Fiè (Galleria Micheletti)	69+391	453,27
G11	Galleria Tusch (Galleria Tasch)	72+847	265,60
G12	Galleria Hochklausner (Galleria Chiusalta)	75+144	250,43
G13	Galleria Cardano	78+379	223,09
G14	Galleria Virgolo	81+276	887,20
G15	Galleria Piedicastello	137+019	900,62

GALLERIE CARREGGIATA SUD			
N°	DENOMINAZIONE OPERA	Progressiva iniziale (km)	Lunghezza (ml)
G1	Galleria Brennero	0+222	492,43
G2	Galleria Fortezza	33+942	751,68
G2A	Galleria artificiale Fortezza c.sud	36+701	287,50
G3	Galleria Bressanone c.sud	44+889	255,58
G4	Galleria Matscholer (Galleria Funes)	52+436	316,00
G5	Galleria Gardena (Galleria Gardena nord)	60+135	118,39
G6	Galleria Trostburg (Galleria Gardena sud)	60+355	380,74
G7	Galleria Kofler (Galleria Rosa)	63+179	158,50
G9	Galleria Castelrotto	64+728	326,18
G10	Galleria Fiè (Galleria Micheletti)	69+391	487,59
G11	Galleria Tusch (Galleria Tasch)	72+839	284,66
G12	Galleria Hochklausner (Galleria Chiusalta)	75+144	235,97
G13	Galleria Cardano	78+382	225,98
G14	Galleria Virgolo	81+276	887,20
G15	Galleria Piedicastello	137+019	932,62



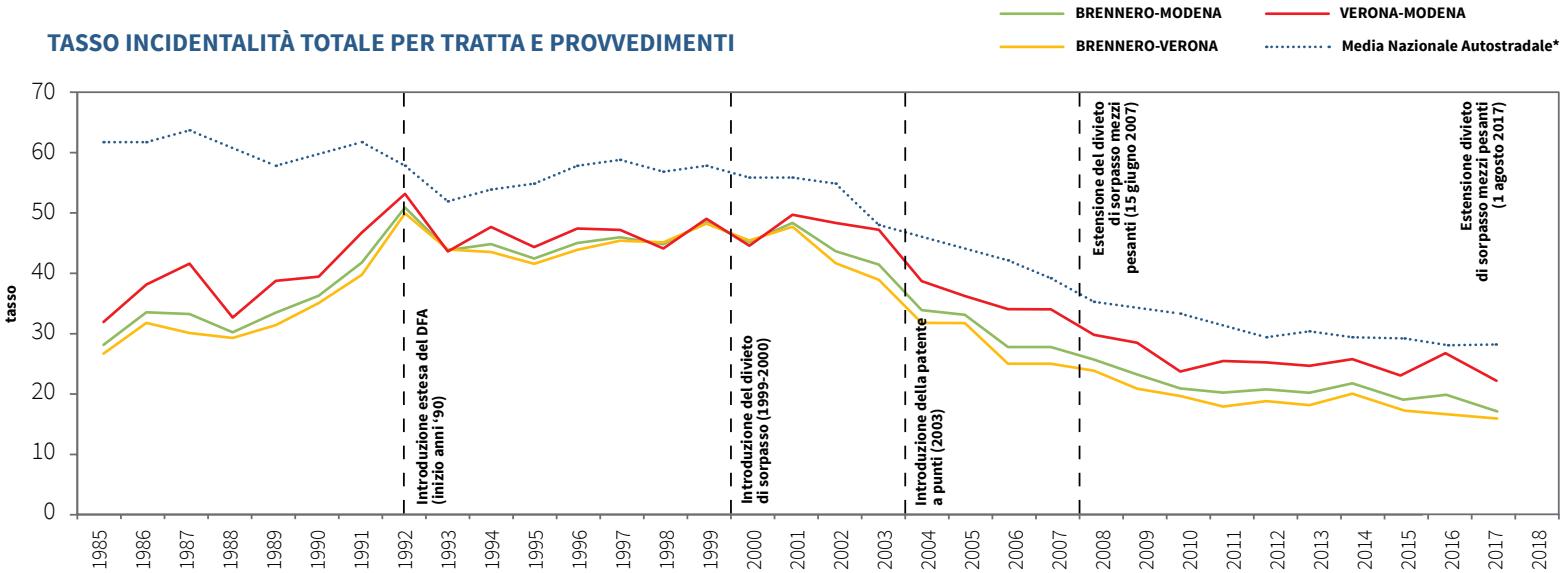
AREE DI SERVIZIO EST		
N°	DENOMINAZIONE OPERA	Progressiva iniziale (km)
E1	Area di Servizio/Raststatt Trens Est	20+059
E2	Area di Servizio/Raststatt Plose Est	41+705
E3	Area di Servizio/Raststatt Isarco Est	63+635
E4	Area di Servizio/Raststatt Castel Varco - Laimburg Est	95+897
E5	Area di servizio Paganella Est	128+913
E6	Area di servizio Nogaredo Est	159+707
E7	Area di Servizio Adige Est	186+977
E8	Area di Servizio Garda Est	207+972
E9	Area di Servizio Povegliano Est	240+778
E10	Area di Servizio Po Est	267+893
E11	Area di Servizio Campogalliano Est	309+022

AREE DI SERVIZIO OVEST		
N°	DENOMINAZIONE OPERA	Progressiva iniziale (km)
O1	Area di Servizio/Raststatt Trens Ovest	20+055
O2	Area di Servizio/Raststatt Plose Ovest	42+000
O3	Area di Servizio/Raststatt Sciliar Ovest	68+830
O4	Area di Servizio/Raststatt Castel Varco - Laimburg Ovest	98+821
O5	Area di servizio Paganella Ovest	129+004
O6	Area di servizio Nogaredo Ovest	159+690
O7	Area di Servizio Adige Ovest	187+396
O8	Area di Servizio Garda Ovest	207+984
O9	Area di Servizio Povegliano Ovest	240+787
O10	Area di Servizio Po Ovest	268+603
O11	Area di Servizio Campogalliano Ovest	309+076

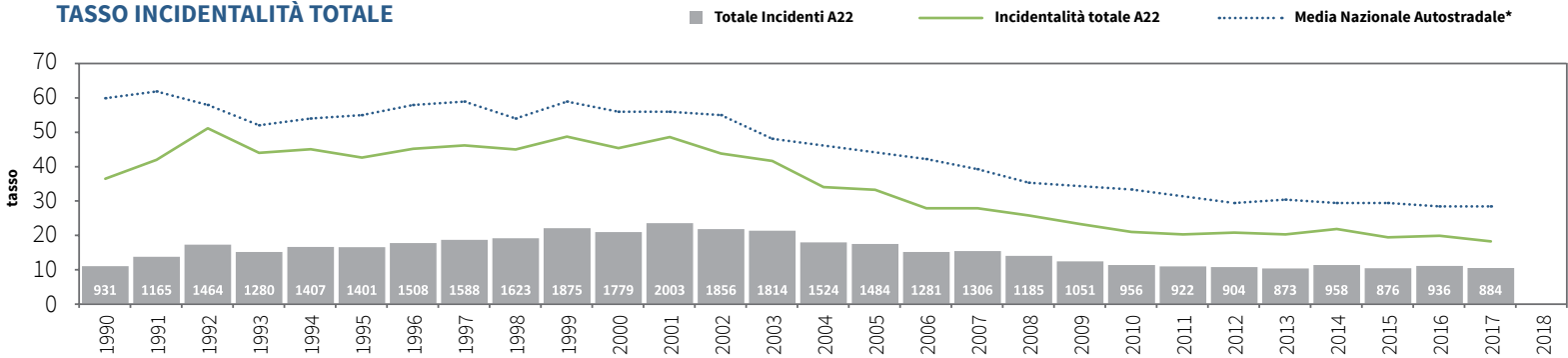
Incidentalità A22

Tasso incidentalità = $\frac{\text{N° incidenti}}{\text{Traffico (Veicoli x Km)}} \times 100.000.000$

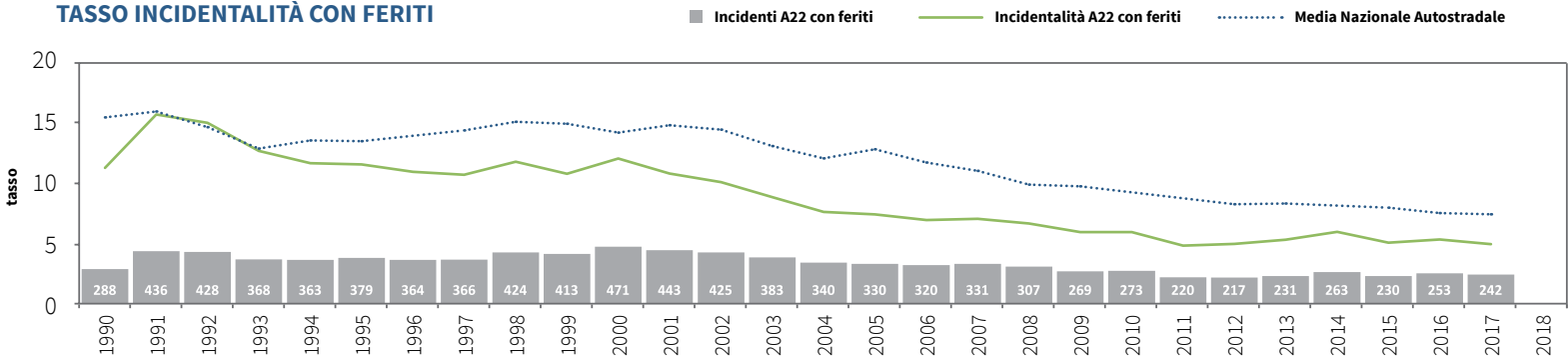
TASSO INCIDENTALITÀ TOTALE PER TRATTA E PROVVEDIMENTI



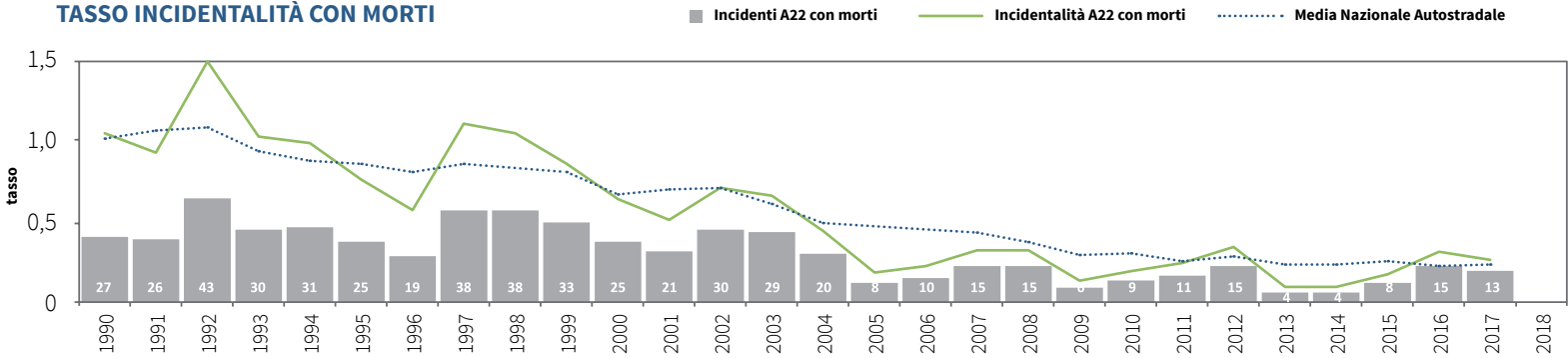
TASSO INCIDENTALITÀ TOTALE



TASSO INCIDENTALITÀ CON FERITI



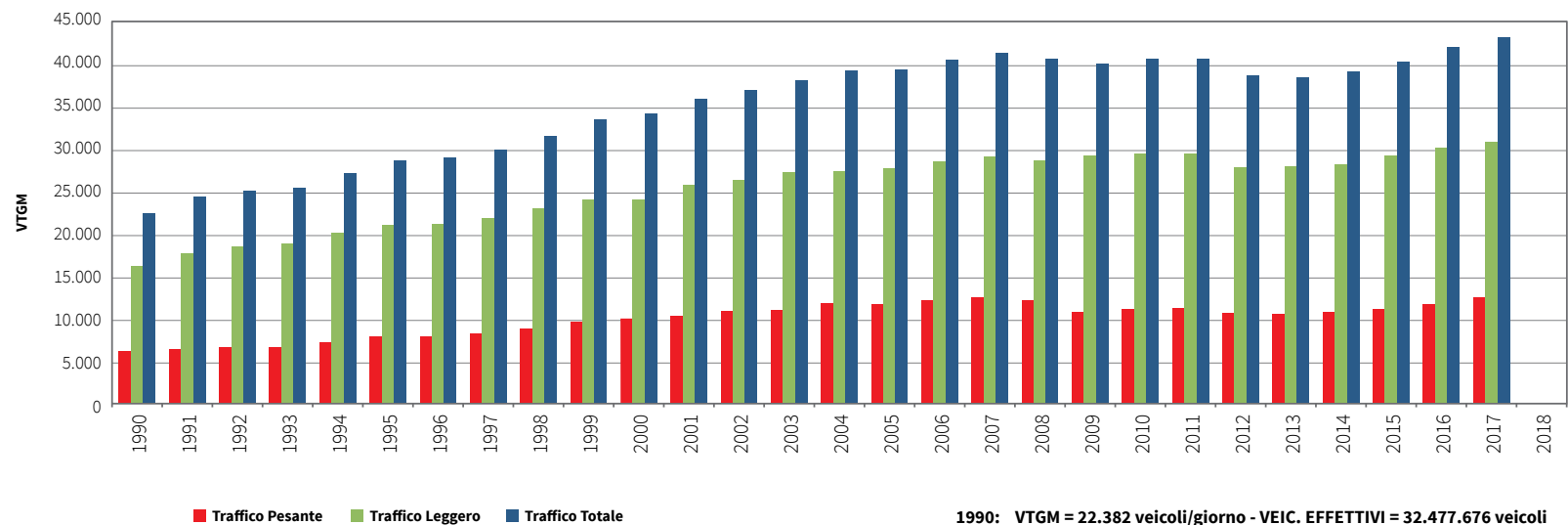
TASSO INCIDENTALITÀ CON MORTI



* Dato relativo alla Media Nazionale Autostradale degli incidenti totali 2015 non disponibile alla data di stampa della pubblicazione

Traffico A22

VEICOLI TEORICI MEDI GIORNALIERI (VTGM) ANNUALI CARREGGIATA NORD E SUD



1990: VTGM = 22.382 veicoli/giorno - VEIC. EFFETTIVI = 32.477.676 veicoli
2015: VTGM = 40.256 veicoli/giorno - VEIC. EFFETTIVI = 66.289.330 veicoli

Lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria sull'A22

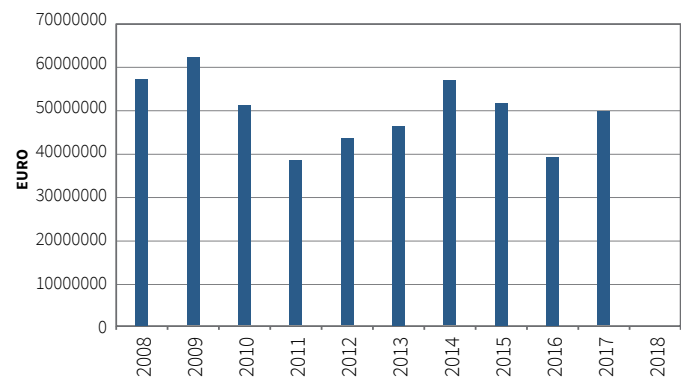
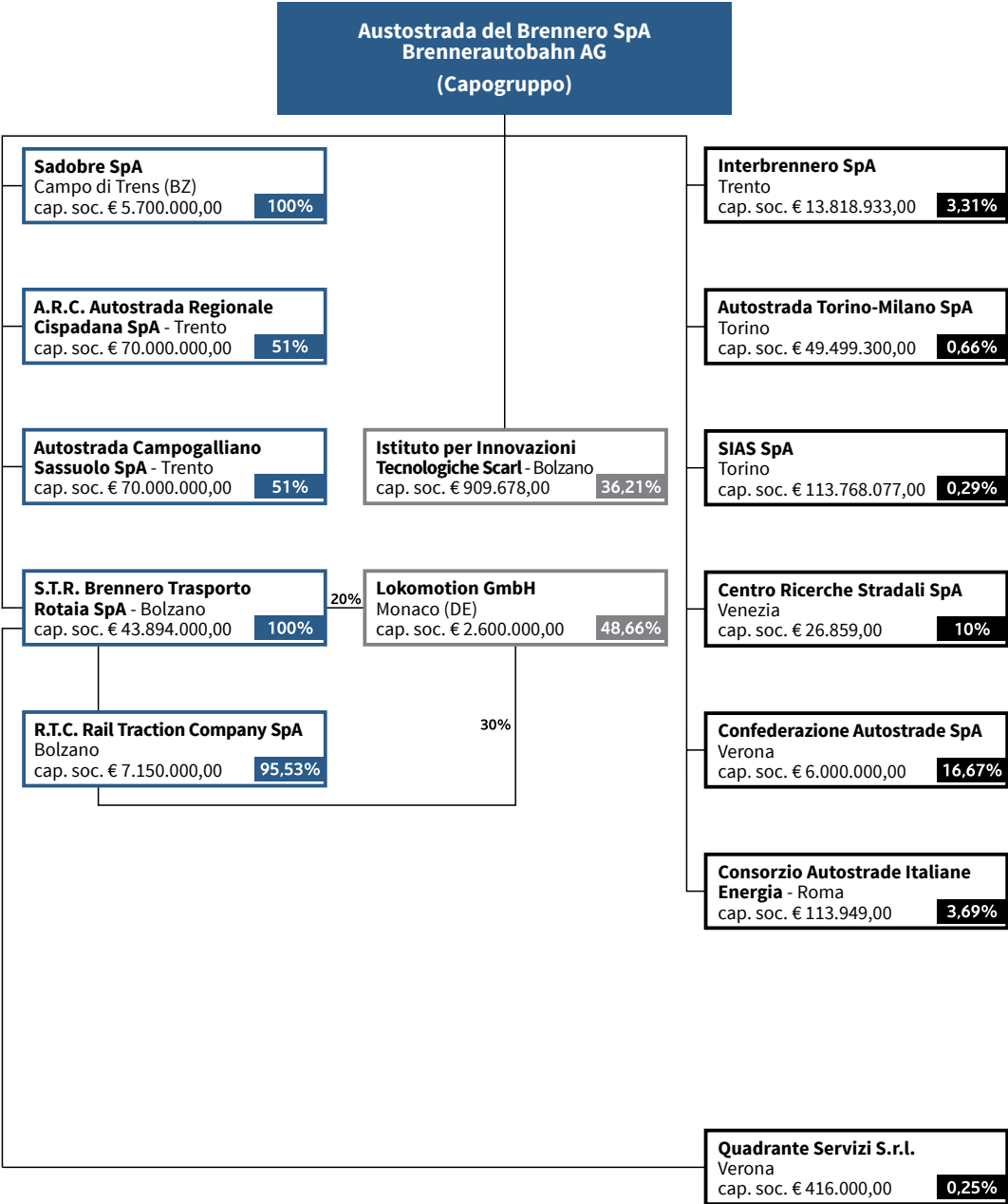


Diagramma societario del Gruppo

al 30 giugno 2018



- imprese controllate
- imprese collegate
- altre imprese

Soci Autostrada del Brennero SpA

al 30 giugno 2018

	%
1. Regione Autonoma Trentino Alto Adige	32,2893
2. Provincia Autonoma di Bolzano	7,6265
3. Provincia Autonoma di Trento	6,1036
4. Cassa del Trentino SpA	1,8290
5. Provincia di Verona	5,5128
6. Provincia di Mantova	3,1896
7. Provincia di Modena	4,2410
8. Provincia di Reggio Emilia	2,1752
9. Azienda consorziale trasporti di Reggio Emilia	0,3258
10. Comune di Bolzano	4,2268
11. Comune di Trento	4,2319
12. Comune di Verona	5,5087
13. Comune di Mantova	2,1159
14. Camera di Commercio di Bolzano	0,8414
15. Camera di Commercio di Trento	0,3370
16. Camera di Commercio di Verona	1,6972
17. Camera di Commercio di Mantova	2,4970
TOT. PARTECIPAZIONE ENTI PUBBLICI	84,7487
18. Serenissima Partecipazioni SpA	4,2327
19. Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA	0,1000
20. Banco BPM SpA	1,9973
21. Infrastrutture CIS Srl	7,8275
TOT. PARTECIPAZIONE ALTRI SOCI	14,1575
22. Autostrada del Brennero SpA (azioni proprie)	1,0938
TOTALE	100,0000

(valore nominale delle azioni € 36,15 cad.)

Amministratori Autostrada del Brennero SpA

I TRIENNIO (1959-61)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Buffatti Luigi, Rossi Barattini Giovanni

Consiglieri Bampi Silvano, Berlanda Paolo, Bertelli Gaetano, Boccalari Federico, Camerlenghi Carlo, Corassori Alfeo, Corsini Umberto, Detassis Leo, Dugoni Eugenio (fino al 1960), Grigato Luigi (dal 1960), Frinzi Arturo, Grasselli Giuseppe (fino al 1960), Riccò Giuseppe (dal 1960), Montanari Dante, Pasquali Giorgio, Piccoli Nilo, Raffeiner Giuseppe, Rosa Riccardo, Sartori Lino, Schatz Anton, Tosadori Giulio Cesare, von Pretz Leo, von Walther Walter, Zanotto Giorgio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Mauro Sebastiano - Presidente, Nicolini Giuseppe, Porta Athos

Sindaci Supplenti Franceschini Marco, Peretti Umberto

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato, Buffatti Luigi, Rossi Barattini Giovanni, Sartori Lino, Raffeiner Giuseppe, Montanari Dante, Camerlenghi Carlo

II TRIENNIO (1962-64)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Sandri Lino, Leonelli Claudio

Consiglieri Bampi Silvano, Bonfatti Veliardo, Buffatti Luigi, Camerlenghi Carlo, Corsini Umberto, Dalsass Joachim, Delaini Carlo, Detassis Leo (fino al 1967), Vettori Glicerio (dal 1967), Grigato Luigi, Innerebner Georg, Montanari Dante, Morselli Vittorino (fino al 1967), Bisi Umberto (dal 1967), Pasquali Giorgio, Piccoli Nilo, Riccò Giuseppe, Rosa Riccardo, Salvadori Alfonso, Schatz Anton, Siena Giancarlo, Tomazzoli Carlo, von Walther Walter, Zanotto Giorgio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Beritelli Pietro - Presidente, Cerimele Giuseppe Maria, Falcinelli Guido, Nicolini Giuseppe, Porta Athos

Sindaci Supplenti Franceschini Marco, Peretti Umberto

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato, Sandri Lino, Leonelli Claudio, Montanari Dante, Innerebner Georg, Camerlenghi Carlo, Detassis Leo

III TRIENNIO (1965-67)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Tomelleri Angelo, Leonelli Claudio

Consiglieri Albertini Remo, Benedetti Edo, Brandstätter Josef, Brugger Peter, Buffatti Luigi, Buffa Mario, Bulgarelli Germano, Delaini Carlo, Detassis Leo, Gonella Pietro, Grigato Luigi, Innerebner Georg, Montanari Dante, Morselli Vittorino, Pasquali Giorgio, Pasqualin Valentino, Picchi Antonio, Salvadori Alfonso, Scevarolli Gino, Sebastiani Mario, Siena Giancarlo, von Walther Walter

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Cerimele Giuseppe Maria - Presidente, Beritelli Pietro, Falcinelli Guido, Nicolini Giuseppe, Bigliardi Rino

Sindaci Supplenti Franceschini Marco, Peretti Umberto

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato, Tomelleri Angelo, Leonelli Claudio, Montanari Dante, Scevarolli Gino, Innerebner Georg, Salvadori Alfonso

IV TRIENNIO (1968-70)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Tomelleri Angelo, Leonelli Claudio, Scevarolli Gino

Consiglieri Albertini Remo, Benedetti Edo, Bisi Umberto, Brandstätter Josef, Brugger Peter, Buffatti Luigi, Buffa Mario, Bulgarelli Germano, Delaini Carlo, Gonella Pietro, Grigato Luigi, Innerebner Georg, Montanari Dante (fino al 1968), Bassoli Natale (dal 1968), Pasquali Giorgio, Pasqualin Valentino, Picchi Antonio (fino al 1968), Bonferroni Franco (dal 1968), Salvadori Alfonso, Sebastiani Mario (fino al 1968), Pignatari Giovanni (dal 1968), Siena Giancarlo, Vettori Glicerio, von Walther Walter

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Cerimele Giuseppe Maria - Presidente, Beritelli Pietro (fino al 1968), Manara Mario (dal 1968), Bigliardi Rino, Falcinelli Guido, Nicolini Giuseppe

Sindaci Supplenti Franceschini Marco, Sandri Lino (fino al 1968), Anti Pier Emilio (dal 1968)

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato, Leonelli Claudio, Scevarolli Gino, Tomelleri Angelo, Albertini Remo, Bassoli Natale, Innerebner Georg, Pignatari Giovanni, Salvadori Alfonso, von Walther Walter - Segretario del Consiglio e del Comitato

V TRIENNIO (1971-73)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Tomelleri Angelo, Leonelli Claudio, Zampolli Enrico

Consiglieri Bassoli Natale, Benedetti Edo, Bisi Umberto, Bolognini Giancarlo, Bonferroni Franco, Brandstätter Josef, Buffa Mario, Buffatti Luigi, Castagna Vittorio, Dalsass Joachim, Faggian Armando, Grigato Luigi, Losi Bruno, Matuella Sergio, Pasqualin Valentino, Pignatari Giovanni, Salvadori Alfonso, Saxl Hans, Siena Giancarlo, Vettori Glicerio, von Walther Walter

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Vandi Adriano - Presidente, Bigliardi Rino, Falcinelli Guido, Gattamorta Gilberto, Nicolini Giuseppe

Sindaci Supplenti Zanotto Giorgio, Gutmann Siegfried

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato - Presidente, Leonelli Claudio, Tomelleri Angelo, Zampolli Enrico, Bassoli Natale, Dalsass Joachim, Matuella Sergio, Pignatari Giovanni, Salvadori Alfonso, von Walther Walter - Segretario del Consiglio e del Comitato

VI TRIENNIO (1974-76)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Baldoni Carlo, Tomelleri Angelo, Zampolli Enrico

Consiglieri Bassoli Natale, Benedetti Edo, Bisi Umberto, Bolognini Giancarlo, Bonferroni Franco (fino al 1975), Piazzai Tonino (dal 1975), Brandstätter Josef, Buffatti Luigi, Castagna Vittorio, Dalsass Joachim, Faggian Armando, Losi Bruno, Matuella Sergio, Mengoni Flavio, Moreni Severino, Pasqualin Valentino, Pietracci Alessandro, Saxl Hans, Siena Giancarlo, Usvardi Gianni, von Walther Walter, Vettori Glicerio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Vandi Adriano - Presidente, Fusco Vincenzo, Nicolini Giuseppe, Salvadori Alfonso, Rossi Camillo

Sindaci Supplenti Zanotto Giorgio, Gutmann Siegfried

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato - Presidente, Tomelleri Angelo, Zampolli Enrico, Baldoni Carlo, Bassoli Natale, Dalsass Joachim, Matuella Sergio, Mengoni Flavio, Pietracci Alessandro, von Walther Walter - Segretario del Consiglio e del Comitato

VII TRIENNIO (1977-79)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Turrini Donato

Vice Presidenti Bassoli Natale, Bernini Mario, Tomelleri Angelo

Consiglieri Dalsass Joachim (fino al 1978), Spögler Franz (dal 1979), De Chiusole Fausto, Faggian Armando, von Fioreschy Robert, Mariotto Ernesto, Nervo Luciano, Piazza Tonino, Pietracci Alessandro, Salvadori Alfonso, Saxl Hans, Tambosi Aldo, Valcanover Renato, Vettori Glicerio, Volpi Ferruccio, Zanon Karl

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Vandì Adriano - Presidente, Arletti William, Atz Josef, Nicolini Giuseppe (fino al 1978), Camerlenghi Carlo (dal 1978), Petrizzelli Mario

Sindaci Supplenti Camerlenghi Carlo (fino al 1978), Zanotto Giorgio (poi Sindaco Effettivo)

COMITATO DIRETTIVO

Turrini Donato - Presidente, Bassoli Natale, Bernini Mario, Piazza Tonino, Pietracci Alessandro, Dalsass Joachim (fino al 1978), Spögler Franz (dal 1979), Salvadori Alfonso, Tomelleri Angelo, Valcanover Renato, von Walther Walter - Segretario del Consiglio e del Comitato, Santoni Gabriele - Direttore Generale

VIII TRIENNIO (1980-82)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Onorario Turrini Donato

Presidente Tomelleri Angelo

Vice Presidenti Bassoli Natale, Bernini Mario, Panizza Sandro (fino al 1982), Rossi Giovanni (dal 1982)

Consiglieri Baldoni Carlo, Bisi Umberto, Bonora Cirillo, Brandstätter Josef, Calari Giovanni, Cremonini Graziano, Cundari Walter, Dallaglio William, Faggian Armando, Mariotto Ernesto, Nervo Luciano, Pietracci Alessandro, Saxl Hans, Spögler Franz, Stirpe Giovanni, Tambosi Aldo, Trabucchi Pietro, Valcanover Renato, Vettori Glicerio, Volgger Friedrich, Volpi Ferruccio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Vandì Adriano - Presidente, Andreolli Tarcisio, Arletti William, Atz Josef, Giovinazzi Luigi

Sindaci Supplenti Camerlenghi Carlo, Springer Kurt

COMITATO DIRETTIVO

Tomelleri Angelo, Bassoli Natale, Bernini Mario, Panizza Sandro, Dallaglio William, Pietracci Alessandro, Spögler Franz, Stirpe Giovanni, Valcanover Renato, Santoni Gabriele - Segretario del Consiglio e del Comitato e Direttore Generale (fino al 1982) Menna Federico - Segretario del Consiglio e del Comitato e Direttore Generale (dal 1982)

IX TRIENNIO (1983-85)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Onorario Turrini Donato

Presidente Pancheri Enrico

Vice Presidenti Bassoli Natale, Mariotto Ernesto, Rossi Giovanni

Consiglieri Baldoni Carlo, Barbieri Romildo, Beltrame Efrem (fino al 1985), Corso Silvio (dal 1985), Berloffia Fabio, Bisi Umberto, Bonora Cirillo (fino al 1984), Iridile Mario (dal 1984), Cremonini Graziano, Dallaglio William, von Fioreschy Robert, Furlani Marcellino, Nicolodi Silvio, Pavoni Benito (fino al 1985), Chignola Adriano (dal 1985), Pietracci Alessandro, Quadrani Fabrizio, Saxl Hans, Spögler Franz, Stirpe Giovanni, de Unterrichter Piergiorgio, Vinante Renato (fino al 1985), Detassis Marco Oreste (dal 1985), Volgger Friedrich, Volpi Ferruccio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Vandì Adriano - Presidente, Giovinazzi Luigi, Andreolli Tarcisio, Arletti William, Atz Josef

Sindaci Supplenti Chierici Angelo, Springer Kurt

COMITATO DIRETTIVO

Pancheri Enrico, Bassoli Natale, Dallaglio William, Mariotto Ernesto, Nicolodi Silvio, Pietracci Alessandro, Quadrani Fabrizio, Rossi Giovanni, Spögler Franz, de Unterrichter Piergiorgio (dal 1983) - Segretario del Consiglio e del Comitato, Menna Federico - Direttore Generale

X TRIENNIO (1986-88)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Onorario Turrini Donato

Presidente Pancheri Enrico

Vice Presidenti Bassoli Natale, Mariotto Ernesto (fino al 1988), Olivieri Carlo (dal 1988), Nicolodi Silvio

Consiglieri Benatti Giancarlo, Brandstätter Josef, Carretti Vittorino, De Battisti Massimo, Dallaglio William (fino al 1986), Zoboli Giuseppe Reno (dal 1987), Detassis Marco Oreste, de Unterrichter Piergiorgio, Ferrari Marcello, Giovannini Gianni, Holzer Heinrich Josef, Iridile Mario, Montorsi Renzo, Oberhauser Karl, Olivieri Carlo (fino al 1988), Mariotto Ernesto (dal 1988), Pietracci Alessandro, Quadrani Fabrizio, Rossi Giovanni, Sboarina Gabriele Ugo, Spögler Franz, Stirpe Giovanni, Virgili Biagio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Sposato Francesco - Presidente, Arletti William, Elia Giorgio (fino al 1987),

Lugaresi Giandomenico (dal 1987), Todesca Giuseppe, Trafoier Karl

Sindaci Supplenti Balestrieri Claudio, Springer Kurt

COMITATO DIRETTIVO

Pancheri Enrico, Bassoli Natale, Mariotto Ernesto (fino al 1988), Olivieri Carlo (dal 1988), Nicolodi Silvio, Carretti Vittorino, Pietracci Alessandro, Quadrani Fabrizio, Rossi Giovanni, Spögler Franz, de Unterrichter Piergiorgio - Segretario del Consiglio e del Comitato, Menna Federico - Direttore Generale

XI TRIENNIO (1989-91)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Onorario Turrini Donato

Presidente Pancheri Enrico

Vice Presidenti Montorsi Renzo, Nicolodi Silvio (fino al 1989), Olivieri Carlo, Pasini Celso (dal 1990), Oberhauser Karl (dal 1990)

Consiglieri Benatti Giancarlo, Bernardelli Ivo, Bissoli Roberto, Brandstätter Josef, Buoli Giacomino, Calderaro Giovanni Carlo, Carretti Vittorino, Degasper Paolo, Detassis Marco Oreste, de Unterrichter Piergiorgio, Ferrari Marcello, von Fioreschy Robert (dal 1991), Ghirardini Guido, Holzer Heinrich Josef, Iridile Mario, Mayr Georg, Monti Pietro, Pietracci Alessandro, Venturini Giuseppe, Virgili Biagio, Zoboli Giuseppe Reno

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi De Leo Bruno - Presidente, Arletti William, Kusstatscher Josef, Lugaresi Giandomenico, Rossi Giovanni

Sindaci Supplenti Balestrieri Claudio (fino al 1990), Pratola Umberto (dal 1991), Iovine Antonio

COMITATO DIRETTIVO

Pancheri Enrico, Buoli Giacomino, de Unterrichter Piergiorgio, Ferrari Marcello, Montorsi Renzo, Nicolodi Silvio (fino al 1989), Pasini Celso (dal 1990), Oberhauser Karl, Olivieri Carlo, Zoboli Giuseppe Reno, Pietracci Alessandro - Segretario del Consiglio e del Comitato, Holler Ermanno - Direttore Generale

XII TRIENNIO (1992-94)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Onorario Pancheri Enrico (in sostituzione di Donato Turrini deceduto nell'aprile 1992)

Presidente Willeit Ferdinand

Vice Presidenti Beccaria Pier Camillo (fino al 1994), Buoli Giacomino, de Unterrichter Piergiorgio, Zaniboni Antonino

Consiglieri Baldini Giorgio, Bastico Mariangela (dal 1994), Bernardelli Ivo, Boni Bruno, Calderaro Giancarlo, Camellini Antonio, Carli Mario (dal 1993), Ceriani Giorgio (dal 1993), Crivellaro Fidenzio, Degasper Paolo, Detassis Marco Oreste, Ferrari Marcello, Ghirardini Guido (fino al 1993), Holzer Heinrich Josef, Mayr Georg, Nicito Elio (dal 1993), Oberhauser Karl, Sembianti Furio (dal 1993), Sala Aldo (fino al 1992), Spögler Franz, Virgili Biagio, Zoboli Giuseppe Reno

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi De Leo Bruno - Presidente, Arletti William, Giacomuzzi Zeno, Mastrangelo Raffaele, Rossi Giovanni

Sindaci Supplenti Benedetti Ferdinando, Malavasi Nicola

COMITATO DIRETTIVO

Willeit Ferdinand, Beccaria Pier Camillo (fino al 1994), Bernardelli Ivo, Buoli Giacomino, de Unterrichter Piergiorgio, Ferrari Marcello, Sala Aldo (fino al 1992), Crivellaro Fidenzio (dal 1993), Zaniboni Antonino, Zoboli Giuseppe Reno, Camellini Antonio - Segretario del Consiglio e del Comitato, Holler Ermanno - Direttore Generale (fino al 1992), Gianni Caproni - Direttore Generale (dal 1993)

XIII TRIENNIO **(1995-97)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Willeit Ferdinand

Vice Presidenti Camellini Antonio, Crivellaro Fidenzio, Delvai Claudio, Zaniboni Antonino

Consiglieri Baldini Giorgio, Barbieri Giuseppe, Barbolini Giuliano, Borghesi Antonio (dal 1996), Caramaschi Giacomo (dal 1997), Ceriani Giorgio, Dall'Oglio Celestino, Dellai Lorenzo (fino al 1995), Detassis Marco Oreste, de Unterrichter Piergiorgio, Fenzi Alberto (fino al 1995), Ferrari Marcello, Fuchs Reinhard, Gramm Benedikt, Grisenti Silvano (dal 1996), Holzer Heinrich Josef, Kaswalder Walter, Mayr Georg, Mattivi Ezio, Reichenbach Gian Giacomo, Salghetti Drioli Giovanni, Zoboli Giuseppe Reno

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Braitto Giuseppe - Presidente, Mastrangelo Raffaele (fino al 1997), Pinto Ruggiero (dal 1998), Arletti William, Benedetti Ferdinando, Psailer Heinrich

Sindaci Supplenti Spagnoli Walter, Doro Claudio

COMITATO DIRETTIVO

Willeit Ferdinand, Camellini Antonio, Crivellaro Fidenzio, Delvai Claudio, de Unterrichter Piergiorgio, Ferrari Marcello, Gramm Benedikt, Zaniboni Antonino, Zoboli Giuseppe Reno, Baldini Giorgio - Segretario del Consiglio e del Comitato, Caproni Gianni - Direttore Generale

XIV TRIENNIO **(1998-00)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Willeit Ferdinand

Vice Presidenti Borghesi Antonio, Delvai Claudio, Pattuzzi Graziano, Zaniboni Antonino

Consiglieri Barbolini Giuliano, Benassi Lino (fino al 1998), Bertoluzza Fulvio, Camellini Antonio, Caramaschi Giacomo, Crivellaro Fidenzio, Cuzzolin Guido, Daldoss Carlo, Detassis Marco Oreste, Ferrari Marcello, Fontana Massimiliano, Fuchs Reinhard, Holzer Heinrich Josef, Kaswalder Walter, Mayr Georg, Merler Marco, Puecher Andrea (dal 1999), Ruini Roberto, Salghetti Drioli Giovanni, Spögl Franz, Zanello Massimo

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Brundu Lucio - Presidente, Pinto Ruggiero, Braitto Giuseppe, Guidi Gian Carlo, Psailer Heinrich

Sindaci Supplenti Spagnoli Walter, Doro Claudio

COMITATO DIRETTIVO

Willeit Ferdinand, Barbolini Giuliano, Borghesi Antonio, Delvai Claudio, Ferrari Marcello, Holzer Heinrich Josef, Merler Marco, Pattuzzi Graziano, Zaniboni Antonino, Zoboli Giuseppe Reno - Segretario del Consiglio e del Comitato, Bergmeister Konrad - Direttore Generale (fino al 1998), Occhetto Massimo - Direttore Generale (dal 1999)

XV TRIENNIO **(2001-03)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Willeit Ferdinand

Vice Presidenti Barbolini Giuliano (fino al 2003), Bruschetti Manuela, Gualtieri Tiziana, Pattuzzi Graziano (dal 2003), Pavesi Giovanni

Consiglieri Brunelli Dionisio, Buoli Giacomino, Camellini Antonio, Cuzzolin Guido, Daldoss Carlo, Dalpez Adriano, Ferrari Aldo, Ferrari Marcello, Gamberale Vito Alfonso (dal 2003), Gramm Benedikt, Holzer Heinrich Josef, Mayr Georg, Merler Marco, Messner Friedrich Karl, Mezzi Gianpietro, Pasini Celso, Pattuzzi Graziano (fino al 2002), Puecher Andrea, Ruini Roberto, Salghetti Drioli Giovanni, Valente Claudio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Brundu Lucio - Presidente, Pinto Ruggiero, Guidi Gian Carlo, Psailer Heinrich, Saccardi Luca

Sindaci Supplenti Doro Claudio, Spagnoli Walter

COMITATO DIRETTIVO

Willeit Ferdinand, Barbolini Giuliano (fino al 1993), Bruschetti Manuela, Cuzzolin Guido, Ferrari Marcello, Gualtieri Tiziana, Holzer Heinrich Josef, Merler Marco (dal 2003), Pattuzzi Graziano, Pavesi Giovanni, Fontana Massimiliano - Segretario del Consiglio e del Comitato, Occhetto Massimo - Direttore Generale

XVI TRIENNIO **(2004-06)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Willeit Ferdinand

Vice Presidenti Fontanili Maurizio, Gamberale Vito Alfonso (fino al 2005), Castellucci Giovanni (dal 2006), Grandi Tarcisio, Pavesi Giovanni

Consiglieri Bertelli Paolo, Bruschetti Manuela, Dalpez Adriano, Gramm Benedikt, Holzer Heinrich Josef, Marcassoli Giuseppe, Merlin Aleardo, Messner Friedrich Karl, Messner Siegfried, Mezzi Gianpietro, Niccolini Sergio, Pardatscher Walter, Pasini Celso, Pattuzzi Graziano, Peri Alfredo (fino al 2006), Rudari Andrea, Salghetti Drioli Giovanni, Salvarani Massimo, Sonato Alfonso, Zardini Gino

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Rimassa Fabrizio - Presidente, Pinto Ruggiero, Bonafini Emanuele, Mayr Georg, Tornieri Nicola

Sindaci Supplenti Doro Claudio, Spagnoli Walter

COMITATO DIRETTIVO

Willeit Ferdinand, Bruschetti Manuela, Fontanili Maurizio, Gamberale Vito Alfonso (fino al 2005), Castellucci Giovanni (dal 2006), Grandi Tarcisio, Holzer Heinrich Josef, Pattuzzi Graziano, Pavesi Giovanni, Zardini Gino, Occhetto Massimo - Segretario del Consiglio e del Comitato e Direttore Generale

XVII TRIENNIO **(2007-09)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Silvano Grisenti (fino al 19.9.2008 - dimissionario), Duiella Paolo (nomina Ass. Ord. 3.2.2009)

Vice Presidenti Gramm Benedikt (ha retto la Società, in qualità di Vice Presidente Vicario, dal 10.10.2008 al 3.2.2009), Merlin Aleardo, Salvarani Massimo, Zardini Gino

Amministratori Baratta Silvano, Bertelli Paolo, Brunelli Maria Flavia, Castellucci Giovanni (fino al 2007), Dalpez Adriano, Fontanili Maurizio, Gamberale Vito Alfonso (dal 2008), Giacomozzi Giorgio Marco, Holzer Heinrich Josef, Kompatscher Franz Josef, Mengoni Stefano, Messner Siegfried, Pardatscher Walter, Pasini Celso, Paterlini Angelo, Pattuzzi Graziano, Puecher Andrea, Rudari Andrea, Sachetto Fausto, Schmid Sandro, Sonato Alfonso

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Rimassa Fabrizio - Presidente, Pinto Ruggiero (fino al 2010), Ranucci Carlo (dal 2010), Bonafini Emanuele, Mayr Georg, Romito Stefano

Sindaci Supplenti Cortelletti Marcello, Lopez Giuseppangelo

COMITATO DIRETTIVO

Silvano Grisenti (fino al 19.9.2008), Duiella Paolo (dal 3.2.2009), Gramm Benedikt, Merlin Aleardo, Salvarani Massimo, Zardini Gino, Holzer Heinrich Josef, Pattuzzi Graziano, Sachetto Fausto, Schmid Sandro, Occhetto Massimo - Segretario del Consiglio e del Comitato e Direttore Generale

XVIII TRIENNIO **(2010-12)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Pardatscher Walter

Amministratore Delegato Duiella Paolo

Amministratori Baratta Silvano, Bertelli Paolo, Brunner Peter, Fontanili Maurizio, Frasca Giovanni, Holzer Heinrich Josef, Kaswalder Walter, Maia Mauro, Mauro Raffaele, Rosatti Paolo, Sabattini Emilio, Zanutto Luca

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Caudai Silvana - Presidente, Ranucci Carlo, Ballardini Michele, Mayr Georg, Sonato Alfonso

Sindaci Supplenti Bonafini Emanuele, Romito Stefano

COMITATO ESECUTIVO

Pardatscher Walter - Presidente, Duiella Paolo, Fontanili Maurizio, Holzer Heinrich Josef

ORGANISMO DI VIGILANZA

Nesler Andrea Maria - Presidente, Mengoni Stefano, Romito Stefano

IXX TRIENNIO **(2013-15)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Duiella Paolo

Vice Presidente De Beni Carla

Amministratore Delegato Pardatscher Walter

Amministratori Ainhauser Renate, Baratta Silvano, Bernelli Maria Teresa, Frasca Giovanni, Holzer Heinrich Josef, Kaswalder Walter (fino al 2014), Giacomelli Andrea (dal 2014), Maia Mauro, Merlin Aleardo (fino al 2014), Marcolini Stefano (dal 2014), Righi Alberto, Rosatti Paolo, Sabattini Emilio

COLLEGIO SINDACALE

Sindaci Effettivi Suppa Giuseppe - Presidente, Morisco Felice, Mayr Georg, Odorizzi Cristina, Sonato Alfonso

Sindaci Supplenti Ballardini Michele, Angeli Luisa

COMITATO ESECUTIVO

Duiella Paolo - Presidente, Pardatscher Walter, De Beni Carla, Kaswalder Walter (fino al 2014), Rosatti Paolo (dal 2014), Righi Alberto

ORGANISMO DI VIGILANZA

Nesler Andrea Maria - Presidente, Mengoni Stefano, Romito Stefano

XX TRIENNIO **(2015-18)**

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente Andrea Girardi (fino al 29.9.2017), Olivieri Luigi (nomina Ass. degli Azionisti 16.11.2017)

Vice Presidente Sachetto Fausto

Amministratore Delegato Pardatscher Walter

Amministratori Ausserhofer Thomas, De Beni Carla, Esposito Angela, Gasser Fink Maria Anna, Giacomelli Antonio (dal 2017), Maia Mauro, Palazzi Mattia, Pasquali Maria Chiara Rosatti Paolo, Santagata Giulio, Tezza Maria Luisa

COLLEGIO SINDACALE

Presidente Ciuffarella Giovanni (nomina Ministero dell'Economia e delle Finanze)

Sindaci Effettivi Morisco Felice (nomina Concedente), Odorizzi Cristina, Skocir Veronika, Alfonso Sonato (fino al 2017), Zanini Tommaso (dal 2017)

Sindaci Supplenti Florian Von Call Martha, Zanoner Nicola

ORGANISMO DI VIGILANZA

Corti Paolo - Presidente, Mengoni Stefano, Romito Stefano

Società di revisione

Dal 1985 al 1989, Arthur Young

Dal 1990 al 1999, Reconta Ernst & Young

Dal 2000 al 2008, KPMG SpA

Dal 2009 al 2018, PricewaterhouseCoopers SpA

Note

- ¹ Turrini D., “L’Autostrada del Brennero nella sua storia”, Casa Editrice ICA, Trento, 1984, p.3.
- ² Turrini D., “Seconda guerra mondiale - Ricordi sulla campagna di Russia”, [s.n.], Trento, 1982, p. I-II.
- ³ Marcantoni M., Postal G., “Autonomia Speciale - Origini, storia e attualità in Trentino Alto Adige/Südtirol”, IASA Edizioni, Trento, 2017, p. 19.
- ⁴ Turrini D., “L’Autostrada del Brennero nella sua storia”, Autostrada del Brennero SpA, Trento, 1991, p. 18.
- ⁵ Dinacci M.L. (a cura di), “Autostrada del Brennero - Storia, valori e progetti”, Autostrada del Brennero S.p.A., Trento, 2016, p. 15.
- ⁶ Turrini D., 1991, op. cit., p. 19.
- ⁷ Relazione al disegno di legge presentato dall’Assessore regionale dei Lavori Pubblici il giorno 8 luglio 1958 “Autorizzazione alla Giunta regionale a partecipare alla costituzione di una società per azioni per la costituzione e l’esercizio dell’Autostrada Passo del Brennero-Modena – Autostrada del Sole”, Consiglio Regionale del Trentino Alto Adige, Archivio Regione Trentino Alto Adige/Südtirol, pp. 1-2.
- ⁸ Turrini D., 1984, op. cit., p. 3.
- ⁹ Dinacci M.L., op. cit., pp. 17-18.
- ¹⁰ Turrini D., 1984, op. cit., p. 4.
- ¹¹ Turrini D., 1991, op. cit., p. 3.
- ¹² Turrini D., 1991, op. cit., pp. 150-151.
- ¹³ “Le responsabilità dell’Autostrada del Brennero”, Supplemento speciale al n. 246 del 15 ottobre 1967 del quotidiano Alto Adige - Corriere delle Alpi, SETA S.p.A., Bolzano (consultato presso l’Archivio Diocesano Tridentino).
- ¹⁴ Turrini D., 1991, op. cit., pp. 152-153.
- ¹⁵ “L’Autobrennero si fa ricca e pensa a come migliorarsi”, Alto Adige, 1984.
- ¹⁶ Dinacci M.L., op. cit., p. 42.
- ¹⁷ Dinacci M.L., op. cit., p. 46.
- ¹⁸ Dinacci M.L., op. cit., p. 49.
- ¹⁹ Dinacci M.L., op. cit., p. 50.
- ²⁰ Dinacci M.L., op. cit., pp. 52-53.
- ²¹ Dinacci M.L., op. cit., p. 60.
- ²² Dinacci M.L., op. cit., pp. 128-129.
- ²³ Bilancio Autostrada del Brennero SpA al 31.12.2017.
- ²⁴ “Autostrada del Brennero: strategie e progetti per una mobilità sostenibile” di Dinacci M.L. in Economia Trentina n.4/2016, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Trento, pp. 57-63.
- ²⁵ Ibidem.

Bibliografia

- Dinacci M.L. (a cura di), “Autostrada del Brennero - Storia, valori e progetti”, Autostrada del Brennero S.p.A., Trento, 2016, p. 186.
- Marcantoni M., Postal G., “Autonomia Speciale - Origini, storia e attualità in Trentino Alto Adige/Südtirol”, IASA Edizioni, Trento, 2017, pp. 144.
- Turrini D., “Seconda guerra mondiale - Ricordi sulla campagna di Russia”, [s.n.], Trento, 1982, p. 112.
- Turrini D., “L’Autostrada del Brennero nella sua storia”, Casa Editrice ICA, Trento, 1984, pp. 156.
- Turrini D., “RUSSIA 1942-1943 – il diario di guerra di Donato Turrini Capitano al Quartier Generale del Comando Corpo d’Armata Alpino e le foto raccolte dalla Brigata Alpina Tridentina”, Casa editrice Publiclux, Trento, 1987, pp. 128.
- Turrini D., “L’Autostrada del Brennero nella sua storia”, Autostrada del Brennero SpA, Trento, 1991, pp. 192.

Crediti Fotografici

Archivio fotografico Autostrada del Brennero SpA:
foto Calzolari (p. 16 a destra); foto Vito Magnanini (pp. 9, 20, 21 a sinistra, 22 a destra); foto Eros Vecchi (pp. 11 a destra, 13 a destra); pp. 7, 14, 15, 17, 18, 19, 21 a destra, 23, 25.

Archivio storico dott. Paolo Grandi: p. 13 a destra.

Per gentile concessione dell’Archivio Porcinai: p. 16 a sinistra.

Archivio fotografico Rail Traction Company SpA: p. 22 a sinistra.

Archivio Fotografico Storico - PAT Soprintendenza Beni Culturali:
pp. 11 a sinistra Fondo Faganello, 12 a destra Fondo Eccher Giuliano.

Immagine tratta dal volume di Callin G., “Un ponte per l’Europa, Autostrada del Brennero”, Publilux, Trento, 1984: p. 12 a sinistra.

Immagini tratte dal volume di Turrini D., “Russia 1942-1943 – Il diario di guerra di Donato Turrini capitano al Quartier generale del Comando Corpo d’armata alpino e le foto raccolte dalla Brigata alpina tridentina, Publilux, Trento, 1987: p. 10.

Immagini da p. 27 a p. 166 tratte dal volume di Turrini D., “L’Autostrada del Brennero nella sua storia”, Casa Editrice ICA, Trento, 1984.

