

Bologna B. 2

MUNICIPIO DI BOLOGNA



RELAZIONE DELLA GIUNTA AL CONSIGLIO

CIRCA

IL PIANO EDILIZIO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO

DELLA CITTA



BOLOGNA

REGIA TIPOGRAFIA

1890

MUNICIPIO DI BOLOGNA

RELAZIONE DELLA GIUNTA AL CONSIGLIO

CIRCA

IL PIANO EDILIZIO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO

DELLA CITTÀ



BOLOGNA

REGIA TIPOGRAFIA

1890



I.

Considerazioni generali

Adempiamo un impegno assunto replicate volte verso di voi: quello cioè di presentarvi un progetto di piano edilizio regolatore e di ampliamento della nostra città. Fin da quando si discusse il regolamento di polizia edilizia, il concetto di un piano regolatore fu accolto dal Consiglio, e l'articolo primo di quel regolamento contiene appunto la promessa di un piano edilizio, dal quale si possano conseguire la salubrità delle abitazioni, il comodo delle comunicazioni, l'abbellimento della città. Voi affidaste allora alla Giunta il formale incarico di predisporre gli studi occorrenti al piano medesimo e di valersi all'uopo dell'opera di una speciale Commissione, affinché il non facile tema fosse studiato con una larghezza di vedute e una maturità di consiglio rispondenti alla sua importanza. Sarebbe superfluo il rianzare qui le vicende di tali studi: solo accenneremo, che la Commissione fu da noi ricostituita alcun tempo prima di risolvere la quistione della nuova via alla stazione e che il progetto di quella strada fu adottato in seguito al voto di essa Commissione, compendosi così un primo passo nell'attuazione del

piano regolatore medesimo: infatti quel progetto era fin d'allora coordinato ad un complesso di opere necessarie all'ampliamento della città. E qui consentiteci che, prima d'ogni altra cosa, noi rivolgiamo un vivo e meritato ringraziamento alla Commissione stessa, che ci ha coadiuvati con tanta solerzia e tanto senno nella lunga preparazione del piano che vi presentiamo, e ci ha ispirato il coraggio e la fiducia, di cui avevamo ben d'uopo, prima di recare dinanzi a voi una proposta di tanta gravità, come opera edilizia, come impegno finanziario e come vincolo alle Amministrazioni future (1).

Ma il bisogno di un piano regolatore, voi lo sapete al pari di noi, c'incalza ogni giorno più. Dalla rivoluzione del 1859 è trascorso appena un quarto di secolo, eppure quanti lavori grandiosi non si sono eseguiti in questo periodo, sebbene l'assetto di un nuovo ordine politico ed amministrativo, le riforme della legislazione, l'istituzione e il miglioramento di tanti servizi pubblici abbiano resa oltremodo laboriosa l'opera del Comune! In oggi l'attenzione dei grandi Comuni è rivolta soprattutto non solo a correggere, per quanto possibile, le disposizioni irregolari e deformi delle nostre vecchie città, ma a provvedere al loro sviluppo futuro ed a fissar delle norme perchè gli ampliamenti e le nuove costruzioni rispondano ad un piano prestabilito e perchè alla circolazione pubblica, ai nuovi mezzi di locomozione, alla salubrità dell'abitato sia fatta quella larga parte, che è richiesta imperiosamente dalle condizioni e dalle tendenze della civiltà odierna. Non si tratta di sostituire l'opera delle Amministrazioni pubbliche a quella dei cittadini: le prime

(1) La Commissione fu composta dei signori: *Prof. Azolini, Prof. Ing. Faccioli, Avv. Germini, Ing. Lugli, Ing. Maccaferri, Ing. Cleto Pellagri, Prof. Cesare Razzaboni, Alfonso Rubbiani, Prof. Samoggia, Ing. Zannoni*; e ne fecero parte, per ragione d'ufficio, gli Assessori: *Lambertini e Sacchetti, e l'Ing. Tubertini.*

hanno solo il compito di regolare e secondare le manifestazioni dell'attività privata, ma i grandi ed utili risultati sono da sperarsi soltanto là, dove le due forze cospirano armonicamente al progresso d' un paese. Bologna è già bene incamminata su questa via; noi non possiamo aspirare, è vero, ai rapidi ingrandimenti, dei quali ci diedero e ci danno esempio alcune fra le principali città italiane; ma le fabbriche aumentano e la popolazione si accresce anche da noi, e poichè a non pochi bisogni ci è forza di provvedere sin d' ora, non ci possiamo dispensare dallo spingere lo sguardo ad un avvenire più o meno lontano e dal fare opera di savia amministrazione ispirandoci a dei concetti grandiosi, sebbene sia riserbata al futuro la loro realizzazione.

Le strade ferrate hanno fatto sentire dovunque gli effetti di una rivoluzione economica vasta e profonda; ma i paesi che si trovarono più direttamente a contatto di queste grandi correnti di commercio e di civiltà ebbero più presto e in più larga misura il beneficio d' un notevole sviluppo materiale e morale. Bologna, sotto questo rispetto, ha una posizione assai fortunata. Sebbene essa abbia cessato di essere il nodo, al quale facevano capo di necessità tutte le comunicazioni ferroviarie fra l' Italia superiore e l' inferiore, ciò che manifestamente non poteva durare che ben poco, la sua importanza però come centro di linee principalissime non potrà mai venir meno, e non è un' illusione il presagirla un incremento, che procederà con lentezza, ma perverrà col tempo ad uno sviluppo ragguardevole. Le nuove linee che si stanno costruendo, o che si sono progettate intorno a noi, varranno speriamo, a compensare la nostra città di quelle perdite, che le maglie sempre più fitte della rete ferroviaria tendono a recarle, e da un altro lato lo svolgersi progressivo delle risorse di questo gran centro ne estenderà

pure il raggio d'attrazione, richiamando a se nuovi elementi di commercio e di vita.

Sarebbe dunque un errore il non prepararsi alle nuove condizioni edilizie, che l'aumento di popolazione richiederà, essendo manifesto, che se ciò che noi oggi disponiamo non produrrà tutti i suoi effetti che dopo un lungo periodo d'anni, le prime tracce però delle varie opere devono essere sin d'ora coordinate al vasto piano che si tratta di realizzare. Tutti sentono la necessità, in massima, di adottare un piano regolatore e sarebbe superfluo il fermarsi a dimostrare questo assunto fondamentale delle proposte della Giunta. Il compito nostro deve rivolgersi piuttosto a definire i caratteri di questo grandioso programma edilizio, a studiarne le più giuste proporzioni, ad esaminarne gli effetti in relazione ai bisogni, alle condizioni ed alle risorse della nostra città. Ed è ciò che procureremo di fare con alcune considerazioni generali, che verremo qui appresso esponendo.

Bologna, al pari di molte altre vecchie città, non può sperare una trasformazione vasta e radicale nella parte di abitato racchiusa entro le mura. L'angustia e l'irregolarità delle strade sono tanto generali, che il problema si presenterebbe come insolubile, qualora lo si volesse affrontare, per questa parte, in tutta la sua estensione. Ma ciò non impedisce che alcuni notevoli miglioramenti si possano proporre ed attuare in quei punti, dove le esigenze della circolazione e l'importanza del movimento giustificano dei sacrifici pur ragguardevoli, o dove le condizioni stradali permettono di conseguire, con poca spesa, un qualche utile risultato. L'apertura o la sistemazione radicale di alcune grandi arterie ed un complesso di parziali allargamenti in parecchie località, che furono quasi tutte oggetto di studi o di richieste per parte dell'Amministrazione e della cit-

tadinanza, costituiscono quasi per intero, il piano delle opere progettate all'interno. Diciamo quasi per intero, perchè un'altra serie di lavori servirà a collegare la vecchia città colle parti nuove all'esterno, quando sarà tolta la barriera, che mantiene oggi la separazione, e si dovrà procurare, che la continuità delle comunicazioni renda quasi inavvertito il limite dell'ampliamento. La parte esterna poi, che riveste in modo più proprio i caratteri di piano regolatore e risentirà più efficacemente gli effetti delle norme legislative apposite, costituisce un vero progetto di ampliamento della città, lasciando campo a una varietà di disposizioni, che si possono suffragare quasi con eguali argomenti.

L'insieme di tali proposte doveva naturalmente assumere come dato fondamentale l'aumento probabile della popolazione; aumento del quale c'informa l'esperienza del passato e che, sotto l'influsso di varie circostanze, segue col tempo una certa legge. Allo sviluppo della popolazione ed al corrispondente periodo di tempo sono poi anche legate, generalmente parlando, le risorse finanziarie, che il nostro Comune, al pari degli altri, ritrae dalla proprietà, dai consumi, dalle forze economiche, dall'attività dei singoli cittadini. Sarebbe assurdo l'ampliare una città, il provvedere a una supposta richiesta di nuove edificazioni in una misura eccedente il bisogno, che la cittadinanza può averne; come si peccherebbe d'imprevidenza lasciandosi sopraffare dalla fretta di nuove costruzioni e non esercitando su di esse un'azione direttrice, in quanto le opere possano coordinarsi all'utilità generale ed al decoro pubblico.

Prendendo le mosse da questi concetti, siamo venuti concretando le proposte, che sottoponiamo al vostro illuminato giudizio, e delle quali c'incombe ora di dar conto.

II.

Criteri tecnici fondamentali del piano regolatore

Dopo che la Commissione ebbe discusso, nelle sue sedute preliminari, i criteri da seguire nella formazione del piano regolatore, l'Ufficio studiò un insieme di proposte e stese un piano di massima, che poteva servir di base al lavoro ulteriore ed ai giudizi concreti della Commissione stessa. In questo studio l'Ufficio non si limitò a far le proposte e a fornire gli elementi di quei soli lavori, che, a suo parere e tenuto conto della entità della spesa, potevasi sperare di vedere definitivamente accolti; ma allargò alquanto più, specialmente per la parte interna, il programma delle opere, affinché dalla loro comparazione si potessero meglio giudicare i motivi di preferenza delle une sulle altre, e rinunciare a quelle che, pur rivestendo un carattere di utilità fossero tuttavia, per la ragione indicata, da differire ad un'epoca più remota.

Sulla base di tale studio, che l'Ufficio aveva accompagnato di un sufficiente corredo di elementi tecnici, onde si potesse pronunciare un giudizio abbastanza fondato, la Commissione, dopo diligente esame ed ampia discussione, pronunciò i propri voti. I verbali delle sedute, che troverete uniti alla posizione, contengono, in modo sommario ma chiaro, le osservazioni espresse e le ragioni d'ogni singolo parere; laonde ci dispenseremo dall'entrare in minuti ragguagli intorno a ciò. Solo accenneremo, che la Commissione approvò in gran parte le proposte dell'Ufficio, accogliendo così nelle sue linee principali il piano progettato. E poichè ciascuna opera era stata sottoposta ad una classificazione, a seconda della sua importanza, del suo

più o meno essenziale coordinamento alle varie disposizioni del piano e quindi della maggiore o minima urgenza relativa, si poterono fare, senz' inconveniente, alcune riduzioni sui lavori compresi nell' ultima categoria. Questi lavori, che riguardavano alcuni allargamenti di strade, nell' interno della città, potevano infatti considerarsi come opere pressochè indipendenti le une dalle altre, e se si riusciva facilmente ad ammetterne l' utilità in tesi generale, si doveva da un altro lato considerare, che, pur prevedendo una lunga durata, all' esecuzione completa del piano, non si sarebbe potuto far calcolo indefinitivamente sulle risorse finanziarie, che il Comune sarebbe stato in grado di dedicarvi.

Un ultimo esame fu quindi compiuto per parte della Giunta, la quale, dopo il lavoro della Commissione, trovò molto agevole il proprio compito in tutta la parte essenzialmente tecnica delle proposte; ed ebbe quindi a studiarle piuttosto sotto il punto di vista finanziario e dei procedimenti amministrativi più opportuni.

Le proporzioni da assegnare al progetto, sia rispetto alla entità complessiva delle opere interne, sia rispetto all' estensione da darsi alla parte d' ampliamento, erano, come lo abbiamo più sopra accennato, il primo criterio d' uno studio razionale e pratico del piano regolatore. L' aumento della popolazione costituiva, per dir così, il modulo delle future esigenze edilizie, il quale, applicato ad una maggiore o minor serie di anni, permetteva di circoscrivere a un dipresso l' importanza delle esigenze medesime. Restringendo ad un breve periodo le nostre mire, avremmo potuto ridurre a modesti contorni il piano da attuare; ma non si sarebbe data così soddisfazione che ad una troppo piccola parte delle tante aspirazioni, in fatto di opere pubbliche, nutrite di lunga mano dai nostri concittadini. I quali,

ponendo le condizioni della città nostra a confronto dei tanti abbellimenti delle città sorelle e dei progetti che vi stanno maturando, non possono rassegnarsi a tollerare, almeno in alcuni dei punti di maggiore importanza, quei difetti e quegli sconci, che le abitudini moderne rendono di giorno in giorno più sentiti. E neppure sarebbe stato prudente di mirare colle proposte ad un avvenire oltremodo remoto, accogliendo un lasso di tempo, fuor d'ogni esempio nella nostra legislazione, ed accrescendo così quelle incertezze e quelle oscurità, che accompagnano sempre le umane previsioni. Ci è parso quindi che un periodo di quaranta anni potesse evitare prudentemente gli opposti pericoli, tanto più se si consideri, che da parecchie opere all'interno poco aumento d'abitazioni ne potrà derivare e che riuscendo esse assai costose era mestieri di poterle ripartire in modo, da renderne meno grave il peso sulle finanze del Comune. La vita delle città non si deve ragguagliare ad uno stesso metro con quella degli uomini; nè sarebbe ragionevole di giudicare come inadeguati al bisogno taluni provvedimenti edilizi, solo perchè noi non potremo essere testimoni del loro completo svolgimento.

L'esperienza di questi ultimi anni, nei quali il movimento della popolazione nel nostro Comune è stato seguito molto accuratamente, ci ha mostrato, che la popolazione va crescendo d'anno in anno di circa 1200 abitanti. È probabile che un tale aumento vada progredendo colla popolazione complessiva e che il numero degli abitanti si accresca in una misura sempre più elevata. Ma supponendo pure che la cifra indicata rimanesse costante nel periodo dei quaranti anni, il piano edilizio dovrebbe, nel suo insieme, bastare ad una popolazione accresciuta, sul numero attuale, di 48,000 abitanti circa. E noi crediamo che il piano proposto risponda, in modo approssima-

tivo, all' accennato criterio; dappoi ch  mentre una parte dei nuovi abitanti trover  luogo in un nuovo quartiere, progettato all' interno, e lungo le nuove strade di collegamento della citt  vecchia colla parte ampliata ed anche merc  le miglierie e gli alzamenti, ch  si vanno eseguendo in talune vecchie costruzioni, il resto potr  essere distribuito nelle zone d' ampliamento, dove si pu  avere la pi  acconcia proporzione di superficie, in relazione al numero di abitanti preveduto. Sotto questo punto di vista, la parte nuova della citt  potr  essere costituita nel modo pi  razionale, e l' area corrispondente a ciascun abitante avr  tutta l' ampiezza, concessa nelle citt  che si citano a modello, per una comoda ed igienica distribuzione.

Sarebbe stato desiderabile di utilizzare in pi  larga misura gli spazi vuoti all' interno della cinta murata, accrescendo cos  le aree fabbricative, senza allontanarsi troppo dalle posizioni centrali, dove gli affari richiamano giornalmente i cittadini; ma ci   sembrato di non poterlo fare convenientemente che nel grande spazio interposto da porta Lama a porta Galliera. Questa plaga aveva pur richiamato l' attenzione dell' Ingegnere *Coriolano Monti* e di altri, allorch  si studiavano i progetti di una nuova via alla Stazione; e la proposta stessa, che fu ultimamente adottata dal Consiglio e che ora   in corso d' esecuzione, accennava in modo eventuale a questo nuovo quartiere. Ora, come lo si pu  tosto rilevare da una semplice ispezione del piano che si progetta, la grande arteria stradale, che dovrebbe sostituire l' attuale *via delle Casse*, si coordinerebbe molto bene al quartiere in discorso, attraverso il quale avrebbe luogo la maggior parte delle comunicazioni coll' scalo della *Piccola Velocit *; mentre una gran parte della citt , dal lato occidentale, troverebbe abbreviato ed agevolato il movimento verso il *Fabbricato Passeggeri*. Le speciali condizioni di questi terreni fanno pre-

vedere, che quivi le fabbriche sorgerebbero forse abbastanza rapidamente e che ben presto vi si svilupperebbe un quartiere molto adatto alle classi operaie ed alle costruzioni industriali: di questo quartiere avremo di nuovo occasione di parlare. Nelle altre plaghe invece, all'interno delle mura, difettano forse le condizioni propizie e gli incentivi al fabbricare ed è quindi probabile che siano posposte ai terreni delle zone di ampliamento.

E qui ci sembra di dover toccare di un altro punto molto importante e che riflette le disposizioni generali del piano edilizio, vogliamo dire dell'atterramento delle mura urbane e di un certo numero delle vecchie porte della città. Le zone d'ampliamento abbisognano, com'è chiaro, di essere collegate, per quanto possibile, ai quartieri interni, ove siederanno sempre gli uffici e gli stabilimenti di maggior importanza e convergerà più frequente il movimento dei cittadini. Di qui la necessità di frastagliare le mura, moltiplicare i passaggi e togliere quindi alla vecchia cinta quel carattere severo e maestoso, che emerge soprattutto dalla continuità e dalla lunga distesa di questi antichi baluardi. Nè ci sembra che, con talune moderne costruzioni, si potesse correggere la deformità delle ripetute aperture praticate nelle mura, parendoci piuttosto che si dovesse esaminare se, sotto un punto di vista storico ed archeologico, fosse possibile di conservare qualche parte dell'antica costruzione, in modo da tramandare ai posteri il tipo della sua struttura e le tracce del suo andamento. E poichè talune porte potranno, come si è detto, essere conservate, isolandole nel mezzo di adatti piazzali, sarà dato così di aggiungere, anche per questa parte, un qualche saggio della vecchia cinta. Che se non si potrà, senza rammarico, vedere scomparire la grandiosa e caratteristica costruzione delle mura urbane, è pur duopo d'altra parte di considerare, che la demolizione di esse recherà, in pa-

recchi punti, un notevole vantaggio igienico, mentre le aree della circinvallazione, dopo colmata la fossa, permetteranno di trasformare quella via in una delle più belle e comode strade, similmente a quanto si è fatto in alcune delle principali città in Italia e fuori.

L'atterramento delle mura e l'assegnazione delle aree circostanti alla fabbricazione trarranno seco di necessità uno spostamento della cinta daziaria, di che non ci possiamo che rallegrare per due ragioni soprattutto; perchè, cioè, sarà tolta una barriera molesta alla circolazione dei cittadini, la quale recherebbe degli inceppamenti sempre maggiori, crescendo la popolazione del suburbio; e perchè il miglioramento edilizio sarà accompagnato da degli effetti finanziari ragguardevoli, dei quali anzi, come vedremo più avanti, ci dovremo valere per le opere stesse del piano regolatore. Non è il caso di discutere ora un provvedimento, che sarà oggetto di una proposta speciale, allorchè le deliberazioni riflettenti il piano edilizio e le misure da adottarsi per la sua attuazione avranno resa manifesta l'opportunità di presentarla. Ci basti di aver accennato di volo a questa importante riforma, che un nostro collega, il prof. Marescotti, ebbe già a studiare sotto un altro punto di vista e che si imporrà come una conseguenza, più o meno vicina ma pure indeclinabile, dei progetti che ora stiamo maturando. Diffatti non ci sembra che occorra dimostrare, che la cinta daziaria non potrà essere mantenuta dove si tratta di moltiplicare le costruzioni e di attivare in ogni senso la circolazione del pubblico: e noi non potremo esimerci, anche in questa parte, dal seguire l'esempio delle altre città che adottarono dei piani d'ampliamento: dovremo cioè coordinare alla città ingrandita anche i limiti della cinta daziaria.

Passando ad esaminare un altro criterio del piano regolatore, dobbiamo notare, che la nostra città, considerata nel suo insieme, non presenta, alla stregua di molte altre, ed anche di taluni ingrandimenti progettati in questi ultimi tempi, una eccessiva agglomerazione di abitanti; o, in altri termini, che il ragguaglio fra la superficie totale della città ed il numero degli abitanti riesce ad una cifra abbastanza elevata. Ma la irregolare distribuzione delle aree fabbricate, entro la cinta murata, scema certo la bontà delle indicate proporzioni, e soprattutto poi ne scema notevolmente i vantaggi l'esiguità del rapporto fra le aree destinate alle strade, alle piazze e ai giardini, in confronto alla superficie totale. I lavori proposti, all'interno della città, non potranno correggere che ben di poco questi inconvenienti; ma le disposizioni adottate nella parte di ampliamento risponderanno a dei criteri assai diversi. Quivi l'ampiezza delle strade e la vastità dei giardini e delle piazze concederanno alle zone fabbricate tutta quell'abbondanza di luce e d'arieggiamento, che l'igiene prescrive; e i più recenti sistemi di locomozione avranno facile modo di collocamento, senza nuocere alla circolazione ordinaria. Potrà piuttosto parere a taluno, che si sia largheggiato eccessivamente nella proporzione delle aree stradali, in confronto dell'area totale; ma il dubbio svanirà per chi rifletta, che noi dobbiamo mirare anche alle esigenze di un avvenire assai remoto, quando le arterie che ora si progettano a traverso di campi, appena sparsi di pochi caseggiati, saranno animate da tutto il movimento di una città assai più vasta, più popolosa, più industrie dell'attuale; quando l'accrescersi delle distanze e il moltiplicarsi delle relazioni fra i cittadini aumenteranno il bisogno di più facili e più rapidi modi di trasporto; quando, mercè i progressi della scienza e dell'industria, sarà forse d'uopo di chiedere alle strade ulteriori occu-

pazioni, per diffondere ai cittadini nuove comodità e nuovi servigi.

La larghezza delle strade, nella parte d'ampliamento, non raggiungerà ancora i limiti vagheggiati da taluni igienisti, i quali vorrebbero evitato, o quasi, il proiettarsi reciproco delle ombre d'un fabbricato sull'altro, onde le fronti o i fianchi delle case ricevessero in pieno e per la maggior durata possibile l'azione purificante della luce solare. Ma se un complesso di altre esigenze può impedire di estendersi fino a tali limiti, conviene però, da un altro lato accordare una qualche parte a ciò che ora può esservi d'ignoto, circa le esigenze future, su di che il passato c'insegna, che le nostre previsioni sono sovente superate dalla realtà.

A questa massima, di assegnare alle nuove strade una notevole larghezza, graduata ben inteso secondo la relativa importanza, ciò che darà alla parte ampliata una grande prevalenza di comodità e di salubrità di fronte alle parti vecchie, va poi collegata un'altra norma fondamentale, ammessa dalla Commissione e dalla Giunta, quella cioè di prescrivere l'impianto dei portici, anche lungo le nuove strade all'esterno, salvo forse le infime vie trasversali, conservando così lo spiccato carattere edilizio, che ha ora Bologna. Se ciò potrà nuocere in molti casi all'effetto estetico delle strade, è d'uopo tuttavia di considerare, che la popolazione, abituata alla comodità dei portici, malvolentieri forse vi rinuncierebbe, mentre poi le condizioni del nostro clima fanno in troppe circostanze apprezzare il vantaggio dei medesimi. Del resto, qualora alla costruzione dei portici, più regolarmente e comodamente eseguita, si congiunga una grande ampiezza di strade, saranno scemati parecchi di quegli inconvenienti, dei quali, non senza ragione, si accusa la nostra vecchia città.

Intorno all'impianto delle nuove strade si doveva poi studiare anche un'altra condizione, quella cioè del loro intrecciamento e quindi delle figure o degli isolati risultanti dalle loro reciproche intersezioni. A noi non era dato di risolvere il problema, come taluno ha procurato di farlo, in tutta la sua generalità, esaminando secondo qual legge convenga disporre le strade, onde non perdere che il minimo spazio possibile ed ottenere in pari tempo il maggiore sviluppo delle vie di comunicazione. La vecchia via di circonvallazione, destinata a trasformarsi in una grande arteria di movimento in senso circolare, le strade principali che si irradiano da alcuni punti di un asse centrale della città e proseguiranno, sistemate, oltre le porte, e i grandi spazi occupati dalla stazione ferroviaria di Galliera e da quella progettata fra le vie di S. Vitale e di S. Donato vincolavano, entro certi limiti, le direzioni delle nuove strade nelle zone d'ampliamento e riducevano a minor numero le configurazioni più opportune da adottarsi per la rete stradale. Il sistema degli isolati rettangoli è stato in genere preferito, ma si è creduto però di temperarne l'applicazione troppo assoluta, coll'aggiungervi alcune strade diagonali, migliorando così notevolmente la facilità delle comunicazioni, soprattutto fra quei punti, ove si può prevedere un maggiore sviluppo di circolazione. Di tal guisa ci è sembrato di conseguire a sufficienza il vantaggio di un abbreviamento delle distanze nelle direzioni di gran movimento, senza moltiplicare oltre misura gli angoli acuti delle fabbriche, che sono in genere poco gradevoli all'occhio e che mal si confanno alla regolarità delle costruzioni.

Abbiamo avvertita più sopra la notevole proporzione delle aree assegnate, nelle zone di ampliamento, alle strade, alle piazze e ai giardini, e ci sembra che, almeno in massima, non possa non essere accolto favorevolmente il concetto di interporre, nei

vari quartieri, con una tal quale abbondanza, le piazze e i giardini. Se questi larghi spazi non saranno sempre richiesti dalle esigenze della circolazione, lo saranno però, in ogni caso, da quelle delle salubrità. Ma, nel rispetto edilizio, è necessario di fare un'altra avvertenza, vale a dire, che le piazze e i giardini, quali risultano dal piano regolatore, sono da considerarsi puramente come concetti di massima, mentre i dettagli della loro formazione, come la parte architettonica delle fabbriche sono da riservarsi ad ulteriori studi particolareggiati, analogamente a quanto si è fatto pel grande piazzale sulla via dell'Indipendenza. Sarà il caso allora di occuparsi delle parti decorative delle piazze e dei giardini, come delle fontane e degli altri ornamenti, che potranno essere ideati pel miglior effetto estetico di tutto l'insieme di tali opere. Solo converrà che, ad assicurare la completa riuscita di queste disposizioni, si richieda, oltre all'approvazione del piano generale, l'applicazione degli effetti giuridici di pubblica utilità a quelle zone di terreno, ove dovranno sorgere delle costruzioni, soggette alle speciali norme volute dal Comune. I prospetti di queste fabbriche e le parti decorative delle piazze e dei giardini, dove confluiscono e si raccordano le strade principali, avranno un'importanza notevole per l'effetto estetico delle opere e permetteranno di creare quella varietà, che sembrerebbe esclusa dalla somiglianza di figure, che vi si vedono tracciate.

Esposti così i principali criteri che hanno guidato prima l'Ufficio poi la Commissione e la Giunta, nel comporre lo schema generale del piano (riprodotto in piccola scala nella Tavola unita) non entreremo ora nei particolari riguardanti l'applicazione concreta di queste massime. A ciò supplisce abbastanza il rapporto tecnico (Allegato D), il quale contiene un largo corredo di dati e determina le disposizioni e i caratteri d'ogni sin-

gola opera. La serie di disegni e quella degli elenchi enumerati nel rapporto medesimo completano le indicazioni, che era mestieri fornire, e costituiscono, a nostro avviso, un insieme di spiegazioni che ci sembrano sufficienti, perchè il Consiglio possa prendere ampia e minuta cognizione del grave argomento. Malgrado gli studi fatti non poche opere rimangono ancora e rimarranno per non breve tempo da definire nelle loro particolarità. Sarebbe una pretesa troppo vana quella di voler antivenire e provvedere ad ogni esigenza o ad ogni bisogno, che in sì lungo tratto di tempo si possa manifestare. In parecchie aree del piano abbiamo iscritta l'assegnazione fattavi per edifizii pubblici o per riservarne un'eventuale disponibilità a scopo sempre d'interesse generale. L'avvenire sarà giudice se o meno possano occorrere degli spostamenti o delle variazioni quanto a tali assegnazioni e così del modo di procedere a delle determinazioni concrete quanto alle aree disponibili. Egli è certo che col crescere della popolazione si dovranno moltiplicare ed estendere i servizi pubblici e provvedere a non poche costruzioni rispondenti a questi servizi; ma l'esperienza meglio d'ogni altra induzione porrà in aperto le località e l'andamento di tale sviluppo e fornirà le migliori ragioni dei provvedimenti da adottare.

Sarà stato forse notato, che il piano d'ampliamento che presentiamo si limita a prevedere la formazione di nuovi quartieri e di grandi arterie stradali nella parte piana del suburbio, mentre nella zona a mezzodì, che ascende sulle pendici dei colli, dove l'amenità dei luoghi e l'aria pura e saluberrima dovrebbero dare maggior motivo di estendere la fabbricazione, non si sono fatte delle proposte di sistemazioni analoghe. Ma vuolsi osservare, che i terreni che, da questo lato, avrebbero offerto maggiore opportunità per le abitazioni civili sono già occupati; sopra un'estensione assai notevole, sia dal Passeggio

Regina Margherita, sia dagli edifici e dai piazzali dell'arsenale militare; epperò i progetti di ampliamento avrebbero dovuto essere sviluppati o troppo lungi dalla città o sopra terreni a forti pendenze e quindi poco adatti a un complesso regolare di costruzioni e poco in armonia colle abitudini della cittadinanza. Mentre dunque tutto induce a credere, che anche da noi l'ampliamento della città seguirà le leggi, che si sono verificate altrove, di svolgersi cioè di preferenza dove si manifesta più attiva la vita industriale e commerciale, non converrà però dimenticare, che la viabilità dei nostri colli lascia molto a desiderare, e che le grandi opere del piano regolatore faranno sentire più vivo il bisogno di alcune radicali sistemazioni e di notevoli miglioramenti stradali, anche in quella parte del forese. E giova credere che, allorquando si divenga all'estensione della cerchia daziaria, si possa cogliere l'opportunità di tempo e di mezzi per appagare non poche aspirazioni circa tali lavori, i quali diverranno allora anche più giustificati, posto che fra la città e il forese si renda più uniforme il contributo alle pubbliche gravezze.

Il nostro tema vorrebbe ora che toccassimo di una questione gravissima, del sistema cioè di fognatura da adottare così per la parte di nuova sistemazione all'interno come per quella di ampliamento. Ma possiamo limitarci qui ad osservare, che un'apposita Commissione, dopo avere esaminato questo importantissimo oggetto, si fermò sulla massima della canalizzazione generale a circolazione continua (*). Coll'accennato principio essendo fissata la base di tutte le opere occorrenti alla fognatura, lo studio particolareggiato della rete relativa non presenterà più alcuna

(*) La Commissione fu composta dei signori: Colonnello *Costetti*, Professore *Loreta*, Ingegnere *Cleto Pellagri*; e ne fecero parte, per ragione d'ufficio, gli Assessori *Mezzini* e *Sacchetti*.

grave difficoltà. Un saggio di tali opere, salvo ben inteso le proporzioni, che dovranno corrispondere all'ufficio di ciascun ramo di condotta, noi lo abbiamo nella gran fogna, che dovrà essere costruita lungo la via dell'Indipendenza (vedi il progetto) e che è destinata non soltanto a servizio delle fabbriche da costruire in detta Via, ma ad ottenere in pari tempo un effetto di risanamento in tutta una gran zona, che attraversa l'intera città nel lato occidentale.

Prima di passare ad un'altra parte del nostro assunto, quella cioè che riflette i procedimenti da seguire e le norme giuridiche da invocare per l'attuazione delle nostre proposte, ci è duopo di fare un'avvertenza, che potrebbe non essere apparsa abbastanza chiaramente dalla succinta e generica esposizione, relativa al progetto tecnico del piano. Sebbene lo studio accurato che si è fatto di tali proposte ci abbia ispirato la fiducia, che possano meritare di essere presentate e raccomandate al vostro prudente ed imparziale esame, tuttavia noi siamo lungi dal credere, che non siano desse suscettibili di veruna modificazione o dal pretendere che non si possa introdurre nel progetto alcuna miglioria. Nè ci pare con ciò di recare offesa al giudizio delle persone competenti, che ci aiutarono nel nostro compito, coll'autorità e coll'assennatezza dei loro voti. È troppo vasto il problema del quale cerchiamo la soluzione, sono troppo svariati gli elementi dai quali lo si può far dipendere, per non ammettere, che in qualcuna delle sue parti si possa ancora utilmente portar la mano, o riuscire nelle disposizioni e nell'intreccio delle varie opere a qualche nuova combinazione, che soddisfaccia egualmente bene allo scopo. Non saremo dunque alieni dal prendere nel più attento esame i consigli, che rispondano all'intento al quale tutti miriamo, quello cioè di conseguire la massima perfezione possibile in un'opera di sì grave

momento, pur tenendo il debito conto di quelle considerazioni di un' altra indole, le quali inducono troppe volte a moderare la grandiosità delle nostre aspirazioni.

III.

Parte amministrativa

È noto che la legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, del 25 Giugno 1865, contiene, in due capitoli distinti, le norme da applicarsi ai piani regolatori. Il Capo VI del Titolo II riguarda i *piani regolatori edilizi*, da eseguirsi nelle città, ove si tratti di porre rimedio ad una disposizione viziosa degli edifici esistenti, onde la ricostruzione di questi abbia luogo man mano secondo delle nuove traccie, che meglio rispondano ai bisogni della salubrità e delle necessarie comunicazioni. Il Capo seguente si riferisce ai *piani di ampliamento*, allorchè sia dimostrata la necessità di estendere l'abitato; e le norme da attuarsi nelle nuove edificazioni devono appunto intendere al fine, che sia provveduto alla salubrità dell'abitato medesimo ed alla più sicura, comoda e decorosa sua disposizione. Tanto i *piani regolatori edilizi* quanto i *piani di ampliamento* sono poi governati da analoghe prescrizioni, sia per ciò che concerne la procedura occorrente all'approvazione dei progetti, sia negli effetti legali circa le espropriazioni da farsi. L'approvazione del *piano regolatore edilizio* o del *piano di ampliamento* equivale ad una dichiarazione di pubblica utilità: se il proprietario ricostruisce o fabbrica un nuovo edificio, esso è tenuto di coordinare l'opera ai nuovi tracciati e si fa luogo alle debite indennità; come se il Comune vuol prendere l'iniziativa di qualche lavoro contemplato nel piano, egli può promuovere gli atti delle espropria-

zioni relative. Se non che la legge vuole che sia assegnato un termine di tempo ai piani regolatori, come alle altre opere, per le quali si invoca la dichiarazione di pubblica utilità. Ora a noi è parso che questo termine non possa restringersi ad un periodo relativamente breve, avuto riguardo all' entità delle opere, di cui abbisogna la città nostra, se pur si vuole che si eseguiscano dei miglioramenti notevoli sotto il punto di vista edilizio, e avuto riguardo ancora alla convenienza di assegnare al piano di ampliamento delle proporzioni, che permettano di armonizzarlo ad un concetto abbastanza grandioso.

Le nostre risorse finanziarie non ci avrebbero potuto consentire, come vedremo più avanti, di affrontare in un termine di tempo troppo limitato un complesso di opere, quale è quello che si progetta; e da un altro lato abbiamo temuto che se, vincolandoci ad un breve periodo d'anni, si fossero ridotte le proposte tecniche così da avvicinarle meglio all' entità dei mezzi che si potevano ritenere disponibili, i piani interno e di ampliamento avrebbero perduto in gran parte i caratteri essenziali ai quali devono soddisfare. Per ovviare a questa difficoltà, nella quale incorsero pure altri Comuni, noi avremmo potuto seguire il metodo che, nel 1876, fu adottato dal Consiglio Comunale di Milano. Quella Giunta fece eseguire e presentò al Consiglio un piano regolatore generale, non già perchè ne fosse chiesta l'approvazione a termini di legge e venisse così impegnato il Comune alla sua completa esecuzione, ma perchè quel grande piano comprendesse, per dir così, i capisaldi delle opere future e servisse di norma alle successive proposte di piani parziali e definitivamente regolatori. La vecchia e la nuova cerchia di quella città intersecate, di tratto in tratto, dalle grandi strade radiali, che bastano quasi alle comunicazioni del suburbio, fino a che l'abitato si raccoglie in esigue zone lungo quelle vie,

venivano a formare delle grandi figure quadrilateri, alle quali si sarebbero applicate gradatamente le disposizioni dei piani regolatori. E i lavori circoscritti a semplici allargamenti di strade avrebbero poi fatto oggetto di proposte distinte, ritenuta la loro indipendenza dai vincoli di un piano generale. Il Consiglio Comunale di Milano prese quindi soltanto atto del piano edilizio presentato, e approvò di coerenza ad esso, il piano d'ingrandimento di una parte del suburbio.

Questo metodo può avere indiscutibilmente dei vantaggi; esso permette di restringere in modo notevole il complesso delle opere; facilita la previsione dei mezzi finanziari ai quali si potrà ricorrere; e riserva una maggiore libertà d'azione per adattare i progetti alle nuove circostanze, che possono sopraggiungere, seguendo così, secondo i dati dell'esperienza, lo sviluppo spontaneo della fabbricazione. Ma una delle ragioni principali, che possono indurre un Municipio a stabilire un piano regolatore, può rimanere, con questo procedimento, frustrata. Le opere secondarie possono bensì considerarsi, entro certi limiti, come indipendenti le une dalle altre e si può quindi ammettere, che i progetti relativi siano suscettibili, senza grave inconveniente, di modificazioni successive. Ma non può dirsi lo stesso delle opere principali, che caratterizzano l'impronta principale del piano e che devono rispondere a un coordinamento prestabilito, dal quale ritraggono appunto la loro importanza e la loro grandiosità. Così essendo, l'adozione di un piano parziale non può impedire che si elevino delle nuove costruzioni, le quali riescano d'ostacolo alla realizzazione del piano generale; e converrebbe almeno far approvare, anzi tutto, uno schema delle linee fondamentali e di quelle che avessero un reciproco collegamento; il che equivarrebbe a comprendere nella proposta la massima parte dell'intero piano. Né si creda che, per conservare una

certa libertà d' introdurre nel piano le modificazioni, che qualche impreveduta eventualità può richiedere, sia indispensabile di ricorrere a dei piani regolatori successivi, poichè vedremo che un tale intento si può raggiungere anche per altra via.

Intorno a ciò di cui veniamo discorrendo ci piace qui di citare alcune osservazioni di una persona competentissima in tali materie, il comm. *Gaetano Bompiani*, che riferì a nome della Commissione Consigliare incaricata dell' esame del piano regolatore di Roma. Ecco le sue parole (Relazione del 27 Aprile 1882): « D' altronde i piani regolatori, per l' assetto edilizio delle città che ne abbisognano, sono autorizzati da una » legge provvida, la quale più che ad impegnare immediatamente i Comuni all' esecuzione delle opere, è intesa ad impedire che vi si pongano inciampi con nuove costruzioni, per » fatto di privati proprietari o di speculatori, i quali, con qualche » spesa e miglioria, nei beni propri o appositamente acquistati, » riescono a procacciarsi enormi guadagni, appena la necessità » costringa i Comuni a domandare il diritto di espropriazione. » Esempi vari, si potrebbero citare e, in questi ultimi mesi, assai » frequenti: tantocchè sarebbe preferibile non avere un progetto » di piano regolatore, di quello che, avendolo, non farlo, quanto » più presto si possa, approvare per gli effetti legali » .

Queste considerazioni avrebbero indotto la Giunta a preferire, pel nostro piano regolatore, la domanda di una legge speciale, tanto più che per altre ragioni, di cui terremo or ora parola, ci è duopo, in ogni caso, di aver ricorso ad un' apposita legge.

È noto che la legge organica sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica ammette il principio, che si possano chiamare a contributo i proprietari dei beni confinanti o contigui alle opere da eseguirsi, in ragione del maggior valore che vengono

ad acquistare le loro proprietà. Affinchè però l'Amministrazione o l'individuo che promuove l'esecuzione di qualche opera, possa essere investito di tale diritto è necessario che la relativa dichiarazione di pubblica utilità sia fatta per legge. Ora a noi parve, che fosse giusto ed equo l'invocare codesta facoltà in favore del Comune, il quale sarà chiamato a delle ingenti spese per l'attuazione del piano, mentre una parte non piccola di vantaggio ridonderà a beneficio di quei proprietari, che si troveranno ad avere i loro fondi in contiguità delle varie opere e che risentiranno quindi in modo diretto e precipuo l'utilità dei grandi miglioramenti edilizi progettati. Circa l'applicazione di questo principio non ci mancano gli esempi di altre città, e l'ottennero, nei loro piani regolatori e di ampliamento, Firenze nel 1870, Genova nel 1877 e Roma nel 1881; ed anzi fu invocato ed ottenuto non di rado anche per delle opere di minor importanza, come per la *prosecuzione della Via Nazionale a Roma*, per l'*ampliamento della Piazza del Municipio a Napoli* e per l'*ampliamento della Via Meravigli a Milano*. E per mostrare con quanta larghezza, e quindi con quanta utilità per le Amministrazioni Municipali, siasi interpretato dal Governo il principio medesimo, ci basterà di riportare qui sotto l'art. 2.^o del Regolamento approvato con R. Decreto N. MDCXCI del 24 Agosto 1877, per l'applicazione della legge 20 Giugno dello stesso anno relativa al piano regolatore di Genova. Quell'articolo è concepito così: « *Costituiscono elemento di maggior*
» *valore, da sottoporsi a contributo, l'aumento d'aria, di luce e*
» *di prospetto, la più larga e comoda circolazione, la maggior*
» *sicurezza di accesso, la cessazione di oneri o di servitù gra-*
» *vanti il frontista o vicino, il prosciugamento e risanamento*
» *di terreni acquitrinosi e malsani, il cambiamento in aree*
» *fabbricabili di suoli prima destinati alla semina, ad orti,*

» giardini, ville e generalmente ogni sorta di vantaggi apprezzabili venuti al fondo dall'opera o per l'opera comunale. »

E aggiungeremo ancora che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, chiamato non è molto ad esprimere il suo parere sui progetti di risanamento della città di Napoli, ebbe a notare come una lacuna nelle disposizioni legislative corrispondenti, ed a suggerire un'aggiunta alla legge, perchè si potessero obbligare a un contributo i proprietari avvantaggiati da quelle opere.

Tenendo conto di tutto ciò ci parrebbe di poter seguire opportunamente l'esempio della città di Genova, la quale, colla legge che abbiamo richiamata, ottenne il termine di anni 40 per l'esecuzione del suo piano di ampliamento ed in pari tempo la facoltà di esigere i contributi dai proprietari, secondo le norme fissate dalla legge organica sulle espropriazioni. Il confronto mostrerebbe piuttosto come, per parte nostra si presuma non poco, giacchè mentre le forze economiche di quella città non si possono non ritenere d'assai superiori alle nostre, l'ammontare complessivo del piano, pel quale si ottenne la durata di 40 anni, si faceva salire a soli 12 milioni. Ma di ciò tratteremo più avanti, nell'esaminare le proposte sotto il punto di vista finanziario, e solo volevamo qui far ben rimarcare, come non debba recare alcuna meraviglia, se per delle opere di sì grande importanza si invocano dei lunghi periodi di tempo. La legge speciale permetterà poi di abbreviare la lunga procedura indicata dalla legge sulle espropriazioni e potrà consentire, come si è fatto in altri casi, che sebbene il piano sia approvato per legge, il Governo abbia tuttavia facoltà, dietro domanda del Comune, di accordare quelle modificazioni, che in progresso di tempo possono tornare opportune. Questa facoltà di introdurre delle modificazioni e delle aggiunte nel piano è tanto più necessaria, quanto è più esteso il termine d'esecuzione preveduto.

Nel lungo lasso di tempo molte nuove circostanze possono sorgere a richiedere dei mutamenti, sia per migliorare le disposizioni di alcune parti del piano, sia per dei servizi pubblici o nuovi o da attuare in proporzioni diverse da quelle fissate, sia in causa di altre opere, cui convenga provvedere, in vista di un interesse generale. Alla promulgazione della legge sarà poi da far seguire la proposta di un apposito Regolamento, da approvarsi per R. Decreto, e nel quale si dovranno contemplare le modalità di applicazione e di esecuzione relative alla legge medesima; come alcune modificazioni ed aggiunte si dovranno introdurre nei Regolamenti attuali di polizia edilizia e di polizia urbana.

IV.

Parte finanziaria

Passiamo infine a toccare dell'ultima parte dell'argomento, a considerarlo cioè in relazione allo stato economico e finanziario del nostro Comune ed alle previsioni che si possono fare circa le sue risorse future.

Dal rapporto tecnico qui allegato e dalle indagini estimative che lo accompagnano si può desumere, che l'importare complessivo del piano, per la sola parte che incombe al Comune, abbia ad ascendere all'ingente somma di L. 29,780,000. Una cifra tanto ragguardevole e che eccede in modo così smisurato il costo dei lavori eseguiti fin qui, non può non destare un sentimento di sorpresa, e far nascere tosto il dubbio, che l'insieme delle opere che si propongono sia di molto superiore ai mezzi, che l'Amministrazione potrà dedicarvi. E la meraviglia deve essere anche maggiore perchè una simile proposta è recata in-

nanzi da questa Giunta, che non è solita di caldeggiare dei progetti, che possano porre in pericolo le finanze del Comune.

Noi però non intendiamo, neppure in questa circostanza, di abbandonare quei principi di prudenza, ai quali abbiamo cercato d'informare fin qui l'andamento di questa Amministrazione, e crediamo, che anche l'attuazione del piano regolatore si possa conciliare con quei criteri amministrativi, dai quali, non senza utile risultato, facemmo dipendere altri progetti ed altre proposte. Ci fu fatto talora l'appunto di usare una grande parsimonia nello spendere il danaro dei nostri amministrati; di questo appunto non abbiamo avuto finora motivo di dolerci, e certo si ingannerebbe chi, prendendo abbaglio da qualche apparenza, volesse argomentare, che noi stiamo ora per cadere in un eccesso opposto e per distruggere d'un colpo i risultati di un lungo periodo di cauta e misurata amministrazione. Ma è nostro intendimento, che gl'impegni che si assumono siano proporzionati alle risorse delle quali si può disporre, e che si dia tempo a che possano desse svolgersi in corrispondenza all'entità delle opere, alle quali sono destinate. La sollecitudine è da tutti desiderata, ma si vuole altresì l'esecuzione di una mole enorme di lavori, e bisogna riflettere che, affrettando una parte delle opere, si corre il pericolo di dover rinunciare a parecchie altre, al che nessuno certo si saprebbe rassegnare.

Anzi malgrado il grandioso complesso di opere contemplate nel piano edilizio è probabile che si portino avanti delle proposte di aggiunte e di nuovi lavori, piuttosto che quelle di alcune riduzioni nelle varie parti del piano medesimo. La prima impressione sulla entità di questi impegni e sulla ingente cifra di spese che ne conseguono, si dilegua ben presto e la preoccupazione finanziaria cede facilmente il posto al desiderio, di recare dei nuovi miglioramenti alla nostra città, il che, come vedemmo,

offre un campo sterminato ai più vasti ed attraenti progetti.

E qui, prima d'inoltrarci, stimiamo opportuno di richiamare un' avvertenza, cui facemmo già superiormente un qualche accenno. Il concetto essenziale del piano regolatore si fonda sul bisogno di fissare anticipatamente le norme, alle quali devono conformarsi i privati colle nuove loro costruzioni. Una volta fissate queste norme, il compito dell' Amministrazione dovrà consistere, generalmente parlando, nel secondare l' iniziativa privata, man mano che la fabbricazione si verrà estendendo e nel compiere le sistemazioni e le opere stradali relative. Alla parte di opere e di spese devoluta al Comune, un' altra adunque se ne deve aggiungere, non meno importante, quella delle nuove edificazioni, che rimangono affidate all' attività ed all' industria dei privati. E quest' attività e quest' industria devono essere in grado di assegnare alla realizzazione del piano regolatore dei capitali anche maggiori di quelli, che il Comune è tenuto di dedicarvi. Da ciò si vede come sia opportuno di ridurre, per quanto possibile, le somme, che il Comune deve richiedere ai contribuenti, le quali in molti casi andranno destinate, con più efficacia a quella cooperazione che noi dobbiamo appunto attendere dai privati. Bisogna adunque ben guardarsi dal paralizzare in troppo grande misura queste forze economiche dei cittadini e riflettere, che quanto meno i capitali andranno ad immobilizzarsi nei titoli del consolidato municipale, tanto più resteranno disponibili per la industria delle costruzioni edilizie o per altri impieghi, più fecondi e più utili alla generalità. D' altra parte si noti, che l' accelerare l' attuazione del piano regolatore non può dipendere interamente dal desiderio o dalla volontà dell' Amministrazione Comunale. Lo sviluppo di questo piano è intimamente legato all' accrescersi graduato della popolazione, al bisogno progressivo di nuove abitazioni ed all' aumento, pur graduato,

delle risorse Municipali, e di quelle della cittadinanza in genere. Il creare delle disparità nel corso di questi vari elementi non potrebbe che deludere le nostre speranze e lasciare senza giusto compenso i sacrifici dei nostri amministrati.

Non è facile, a dir vero, il far delle indagini e delle previsioni, intorno all'entità delle spese, alle quali i privati potranno indursi spontaneamente. Questa ricerca avrebbe mestieri di un complesso di elementi, la cui determinazione non è certo ora possibile. Tuttavia non sarà forse privo di qualche interesse il mostrare, anche lontanamente, quali ingenti somme, secondo ogni probabilità, dovranno essere aggiunte dai privati a quelle impiegate dal Municipio. E questa gran copia di capitali, da dedicarsi tutta a degli scopi edilizi, potrà sempre meglio condurci alla persuasione, che sia necessario di dar campo, in un lungo periodo, al movimento di tanta ricchezza.

Se l'imposta sui fabbricati fosse in un rapporto esatto e costante col numero degli abitanti, fra i quali si può supporre ripartita, noi avremmo un elemento abbastanza fondato, per dedurre dall'esperienza fatta fin qui un qualche dato applicabile all'avvenire. Ciò nondimeno vediamo a quale risultato ci possa condurre il criterio di quest'imposta, riferito al movimento della nostra popolazione. La parte erariale della contribuzione dei fabbricati compresi nel nostro Comune ascendeva, nel 1874, a circa £ 642,000 corrispondentemente ad una popolazione di circa 110,000 abitanti, ossia ad una aliquota di circa £ 5. 83 per abitante. Nell'ultimo decennio decorso la parte medesima si è accresciuta di circa £ 106,354, la qual somma, in relazione ad un accrescimento medio annuo di 1200 abitanti, corrisponderebbe ad un'aliquota individuale di £ 8. 86. La differenza di £ 3. 03 fra le due aliquote trova una spiegazione molto naturale in quegli aumenti d'imposta, che sono stati l'effetto

di accertamenti più accurati e più completi, ed anche nell'accrecersi progressivo del valore delle pigioni. Se noi prendiamo la media delle due aliquote, ossia la cifra di L. 7. 345, troviamo tosto, che ad un aumento di 12000 abitanti, in un decennio, deve corrispondere una maggiore imposta erariale di circa £ 88,140. Ora sapendosi che il carico governativo è del 16. 25 per cento sulla rendita imponibile, si può da quella maggiore imposta risalire ad un aumento di rendita tassabile di £ 542,400 e quindi, sulla base del 100 per 5, ad un capitale di £ 10,848,000. Ammessa adunque per l'attuazione del piano regolatore una durata di 40 anni, il concorso delle opere dei privati dovrebbe importare all'incirca 43 milioni e mezzo. E questa cifra resta forse anche al disotto della realtà, essendo probabile che, in questo lasso di tempo, si abbia un ulteriore e progressivo sviluppo sul prezzo delle abitazioni.

Se invece di aver ricorso a un elemento indiretto, quale è quello dell'imposta sui fabbricati, noi valutiamo direttamente le nuove edificazioni corrispondenti al presunto bisogno, il risultato che se ne ottiene non è molto dissimile da quello testè indicato. Infatti, da una tabella che fu compilata in occasione del censimento generale del 1881, e che riproduciamo in allegato (A), si può conoscere, che ad una popolazione di 123,266 abitanti corrispondevano 102,846 ambienti abitati od abitabili, ciò che vuol dire, che prendendo i $\frac{5}{6}$ circa del numero degli abitanti si raggiungeva a un dipresso il numero degli ambienti. Ora se nei 40 anni è d'uopo, di provvedere all'abitazione di circa 48,000 persone, sono 40,000 nuovi ambienti che si devono costruire, quante volte sia tenuto fermo il rapporto suindicato, fra il numero degli ambienti e quello degli abitanti, rapporto che speriamo abbia anzi col tempo ad aumentare. Anche qui l'apprezzare il costo medio della fabbricazione richiederebbe

delle indagini e dei dati che non è facile il procurarsi. Ma potendoci noi contentare, pel nostro assunto, di una larga approssimazione, valuteremo in media a £ 250 il metro quadrato, tutto compreso, il prezzo degli edifici per abitazioni, supponendo pure come dato medio, che a ciascun metro quadrato corrispondano quattro piani abitabili. Con queste ipotesi e ponendo in conto, per ogni ambiente, un' area di 20 metri quadrati, il costo medio di ogni ambiente si eleverebbe a £ 1,250 epperò i 40,000 ambienti, che abbiamo testè supposto, poter occorrere nel periodo di 40 anni, importerebbero una spesa complessiva di 50 milioni. Noi siamo ben lungi dal voler attribuire il pregio di qualche esattezza alle cifre che abbiamo recato innanzi e la cui determinazione dipende da troppi elementi a noi ignoti; ma ci è parso che non fosse fuor di luogo il tener così parola dello sviluppo dell' edificazione, per ribadire sempre meglio il concetto, della correlazione che si deve mantenere fra le opere dell' amministrazione pubblica e quelle che incombono ai privati, e per mostrare, che la condizione del tempo da assegnare a tali opere dipende da un complesso di fatti, che devono lasciarsi svolgere naturalmente.

Dopo questa breve digressione, torniamo alla parte principale del nostro argomento.

La proposta di una grande opera pubblica, destinata a soddisfare le esigenze presenti e meglio ancora le future, e che richiede una copia di mezzi finanziari di gran lunga eccedenti le risorse attuali, non può non condurre, sulle prime, all' idea di una vasta operazione di credito, diretta allo scopo di procurarsi i mezzi medesimi. Ma se poi si consideri, che la esecuzione di tali opere non può procedere che gradatamente e che il creare artificiosamente un richiamo sollecito di capitali soddisfa bensì i desideri del momento, ma diminuisce la facoltà di provvedere

ai bisogni dell'avvenire, si vedrà chiaro il pericolo al quale si andrebbe incontro applicando questo metodo all'esecuzione del piano regolatore; Supponiamo infatti che le condizioni del nostro bilancio ci potessero consentire, ciò che non è, d'impegnarci tranquillamente in un prestito di una dozzina di milioni, da erogare, in pochi anni, nella esecuzione di una buona parte del piano edilizio. E supponiamo ancora, che il credito del nostro Comune ci permettesse di concludere l'operazione al saggio del 6 per %, comprendendo in questa misura gl'interessi, le tasse e la quota d'ammortizzazione in 50 anni. Noi dovremmo impostare nel bilancio, per ciascun anno di questo lungo periodo, la quota di £ 720,000 e domandare ai contribuenti una somma complessiva di 36 milioni. Il terzo adunque soltanto di questa ingente somma andrebbe impiegata effettivamente in lavori di utilità pubblica, mentre gli altri due terzi sarebbero perduti, sotto il punto di vista della maggiore estensione delle opere e sarebbero anzi sottratti ad un movimento fecondo che, sotto altra forma, potrebbe ridondare ad utilità generale.

Gli esempi di altre città italiane, disgraziatamente per noi, non li possiamo invocare, su questo punto. Noi infatti non possiamo far calcolo nè sulle rendite, che furono già concesse dallo Stato alle città di Torino e di Firenze, nè sui concorsi cospicui che furono largiti a Roma e a Napoli. E se si comprende che, in date circostanze, il problema del piano regolatore debba essere risolto con dei criteri diversi da quelli che abbiamo sviluppati, a noi mancherebbe ogni giustificazione, qualora creandoci delle illusioni sulle nostre forze economiche o immaginando un incremento e un progresso, che non rispondono all'esperienza, fossimo causa di un profondo dissesto nelle finanze del Comune e rendessimo sterile l'opera nostra ed in gran parte anche quella dei nostri concittadini. Molti lavori sono, per vero dire, viva-

mente desiderati e se ne vorrebbe veder presto iniziata e presto compiuta l'esecuzione; ma a patto sempre, che non abbia a risentirsene troppo il contribuente, canone questo ammesso da tutti.

E per mostrare sempre meglio come, malgrado il carattere straordinario della spesa, della quale stiamo discorrendo, la prudenza consigli di astenerci per essa dai prestiti e di contrapporvi piuttosto delle entrate di carattere permanente, ci piace di citare l'opinione autorevole di persona assai competente in materia di finanza pubblica, opinione espressa nel trattare, sopra un campo immensamente più vasto, un argomento diverso bensì, ma che pure non è senza qualche analogia col nostro tema. Il Ministro *Magliani* ha manifestato, per due volte, alla Camera il seguente concetto di prudente e rigorosa amministrazione; la prima volta nel fare la sua esposizione finanziaria del 1884 e l'altra nel suo discorso, intorno al bilancio d'assestamento del 1884-85. Ecco in qual modo egli si esprimeva nella seduta del 23 Maggio ultimo (Atti Parl. pag. 13978):

» Nella esposizione finanziaria del 7 Dicembre 1884 io par-
» lava di quelle spese straordinarie che in uno stato giovine,
» come è il nostro, occorrono quasi per formare il primo impianto
» o il corredo economico e militare della Nazione e diceva: »
» « Ora anche a coteste spese e a tutte le altre di eguale
» natura a me è sembrato, e sembra tuttora, che si abbia a
» provvedere, non colla consumazione della sostanza patrimo-
» niale o con ricorrere al credito, ma unicamente col prodotto
» delle imposte; imperocchè il pericolo grave di non poter di-
» stinguere spesa da spesa e di facilmente eccedere e fatalmente
» abusare, deve prevalere alle ragioni teoretiche, per le quali
» le spese generali di questo che può dirsi *primo stabilimento*
» della Nazione, dovrebbero egualmente ripartirsi anco a carico
» delle venturose generazioni ».

« Questa opinione ho portata e porto io, che pure fui accusato talvolta di sgravare artificiosamente il presente, per aggravare ingiustamente l'avvenire ».

» Piuttosto che ricorrere al credito, per compiere in breve tempo tutte coteste enormi spese, convien ripartirle in assai più grande numero di anni, commisurandole alla produttività degli ordinari mezzi finanziari ».

Noi prevediamo bene l'obbiezione, che facilmente ci può essere fatta ed è, che un riparto rigoroso delle spese, in relazione alle entrate, ed una graduazione uniforme delle opere non si potrà conciliare, in alcuni casi, colle condizioni e colla natura delle opere medesime. A ciò che questa obbiezione contiene di vero e di pratico noi siamo disposti a dar ragione, osservando che non bisogna adottare in un modo troppo assoluto le teorie d'amministrazione, e che conviene talvolta, con un senso di prudenza e d'opportunità, tener conto di quelle speciali circostanze, che invocano degli speciali provvedimenti. Ma bisogna aver fissa davanti agli occhi la buona e savia regola, e se da un lato non si deve negar l'eccezione, dall'altro non si deve neppure far prendere a questa il posto di quella.

Nel presentare al Governo il nostro progetto di piano regolatore, perchè ci siano concesse le approvazioni e le disposizioni legislative che invochiamo, non è d'uopo di accompagnarlo con un piano finanziario concreto, nel quale siano categoricamente stabiliti i provvedimenti e le operazioni, ai quali si dovrà man mano ricorrere. Un piano di questo genere, oltre al presentare delle difficoltà pressochè insuperabili, se pur lo si volesse fondato sopra elementi sicuri e precisi, vincolerebbe, senza giustificato motivo, le Amministrazioni future o diverrebbe presto lettera morta, a motivo delle contingenze imprevedute, che non mancherebbero di alterarne più o meno le varie parti. La deter-

minazione tassativa dei mezzi finanziari da assegnare alle varie opere, come l'ordine e i termini per iniziarle e condurle innanzi, sono un compito grave, lasciato a chi più tardi reggerà l'Amministrazione del Comune. A noi deve bastare di esporre e dimostrare sotto un punto di vista generale, che esiste una corrispondenza sufficiente, fra le opere che si progettano e le risorse, sulle quali, in un periodo di tempo comune a queste ed a quelle, si può ragionevolmente far calcolo. Procedendo in tal modo, noi non facciamo che conformarci a quanto si è praticato e si pratica in casi simili al nostro. E per chiarire anche meglio questo punto, che è di massima importanza, stimiamo acconcio di riportare qui appresso gli apprezzamenti, fatti intorno al medesimo dal comm. Gaetano Bompiani, nella sua relazione, che abbiamo già ricordata. Dopo aver commentato alcuni articoli della legge del 1865, relativi ai piani regolatori, il Bompiani si esprime così:

« Non crediamo superfluo aver rammentato le disposizioni
» della legge, e le ufficiali dichiarazioni sullo spirito della medesima, perchè i signori Consiglieri possano comprendere la
» grande differenza che la legge sulle espropriazioni fa tra le
» opere, che si vogliono eseguire immediatamente, e quelle per
» le quali si vuole soltanto avere la facoltà di esecuzione a
» tempo. Per le prime è necessario di stanziare in precedenza
» i mezzi per le spese dell'esecuzione, se vuoi si ottenere il decreto di pubblica utilità, il quale rende obbligatoria l'esecuzione stessa in un termine determinato e relativamente breve.
» Per le seconde basta farle approvare col procedimento dei
» piani regolatori, per avere la facoltà di eseguirle, se ed in
» quanto lo permettano le condizioni finanziarie del Comune
» richiedente, o le risorse, benchè indeterminate, che possano
» aversi in un lasso ben lungo di anni. Così pertanto rimane

» dimostrata la convenienza del piano proposto per la riforma
» edilizia della nostra città, quantunque assai vasto; ed è giu-
» stificata pur anco la ulteriore estensione, che la maggioranza
» della Commissione ha opinato gli si debba dare, perchè riesca
» veramente completo ».

Restringiamo dunque le nostre indagini ad un esame, a larghi tratti, della situazione economica del Comune, entro il periodo che corrisponde alla voluta esecuzione del piano edilizio. La gestione finanziaria comunale dovrà preoccuparsi di soddisfare a due grandi compiti; l'assegnazione dei mezzi occorrenti alle opere del piano regolatore e di quelli necessari allo sviluppo e miglioramento continuo dei servizi affidati al Municipio. Queste due sorgenti di spese hanno bisogno entrambe di una gran copia di mezzi, nè si potrebbe senza grave nocimento della cosa pubblica, sottrarre all'una od all'altra ciò che loro compete, o far sosta nei lavori iniziati, od arrestare il progresso dei nostri ordinamenti. Una soluzione di questo non facile problema si potrebbe trovare, per quanto a noi sembra, nell'accogliere il seguente concetto, di devolvere cioè, in pro dei servizi pubblici, quelle risorse, che si possono riguardare come una conseguenza naturale dell'incremento della popolazione e di riservare alle opere del piano quelle maggiori entrate e quella più larga disponibilità delle entrate attuali, che ci possiamo ripromettere da alcuni provvedimenti, dei quali verremo fra poco discorrendo.

Se prendiamo ad esaminare l'ultimo bilancio della nostra Amministrazione e cerchiamo il rapporto che passa fra le entrate, che si svolgono insieme all'aumento della popolazione ed il numero degli abitanti, noi troviamo, che si può adesso far calcolo in media sulla contribuzione annua di circa 20 lire per ciascun abitante. Nel valutare questa entrata elementare non

si possono mettere in conto i nostri centesimi addizionali all' imposta fondiaria, che in gran parte si riferiscono, come è noto, ai fabbricati. L' esclusione di questa imposta non dipende già da che non sia anch' essa collegata, fino a un certo segno, allo sviluppo della popolazione, ma è richiesta invece dalla circostanza, che i nostri centesimi addizionali oltrepassano già in larga misura, il limite consentito, in via normale, dalla legge. Ed è ovvio l' avvertire, che, pur estendendosi la fabbricazione in modo notevole, e mentre si andrà accrescendo l' ammontare dell' imposta principale, i centesimi scemeranno di numero man mano che si verrà ampliando la base del loro riparto; ma il contingente comunale non muterà, insino a che non siasi raggiunto il limite ricordato. E poichè ciò non potrà avverarsi che in un termine di tempo assai lungo, a meno di qualche radicale mutamento nel regime dell' imposta, noi dobbiamo considerare questo cespite d' entrata come se fosse indipendente dalle variazioni della popolazione.

Se ora colla scorta del bilancio medesimo procuriamo di renderci conto della quota individuale di spesa, che corrisponde alla dotazione dei servizi pubblici, non avremo difficoltà ad ammettere, che per ogni nuovo abitante basterà di erogare una somma alcun poco minore del contributo individuale di 20 lire. Gli oneri patrimoniali e una gran parte di spese generali e di amministrazione non si accresceranno sensibilmente, quand' anche venga ad aumentare, in una discreta misura, la popolazione del Comune; e si può notare ancora, che la parte passiva del nostro bilancio comprende già uno stanziamento non piccolo, che si riferisce a delle opere pubbliche di carattere straordinario. Si vede adunque abbastanza chiaramente, che lo sviluppo della popolazione porta seco i mezzi per provvedere alla maggiore estensione dei servizi e lascierebbe anzi un piccolo margine di-

sponibile sull'entrata corrispondente. Se non che, per maggiore prudenza, supporremo che anche questo margine sia dedicato per intero allo sviluppo dei servizi, il che ci permetterà di soddisfare con più larghezza ai miglioramenti relativi e ci porrà sempre meglio d'accordo coll'esperienza del passato, nel quale si è visto che le spese, anche nella parte ordinaria del bilancio, crescono con una progressione assai rapida.

Prendendo, al solito, come base di calcolo un incremento annuo medio di 1,200 abitanti ed una quota media individuale di lire 20 di contribuzione, sarebbero così 24,000 lire, che potrebbero essere destinate, ogni anno più all'estensione ed al miglioramento dei servizi. Né si limita qui l'aumento annuo progressivo d'entrata, che può avere una tale destinazione. È noto infatti, che il nostro debito consolidato; per la sua forma d'estinzione, grava il nostro bilancio con delle annualità progressivamente decrescenti, lasciando così ogni anno, un nuovo margine attivo di circa 10,000 lire, in cifra rotonda. Le due partite possono quindi fornire un concorso di circa 34,000 lire, da contrapporre, ogni anno in più, all'incremento naturale e continuo delle spese ordinarie; e si potrà manifestamente andare più oltre, solo che si tenga conto di quei maggiori proventi, che sono un effetto delle migliorie, che poco a poco si vanno realizzando nell'ordinamento, nella distribuzione e nella riscossione delle imposte.

E poiché l'esperienza del passato è sempre una grande maestra, quando si vogliono azzardare delle previsioni intorno all'avvenire, ci sembra che possa tornare acconcio di raccogliere qui in uno specchio (Allegato B) le entrate ordinarie del periodo 1861-1884, desumendole dai conti consuntivi e lasciandone fuori i residui attivi. Lo sviluppo progressivo delle medesime, sebbene dipendente talvolta da un complesso di circostanze

e di fatti eccezionali, che sarebbe ora superfluo d'analizzare, non manca però di fornirci un qualche affidamento, circa la forza economica della nostra Amministrazione, e dal confortare gli apprezzamenti che facemmo, sulla probabile facoltà di migliorare e d'estendere i servizi comunali.

Ci resta ora di passare in rivista, per dir così, le risorse finanziarie che, a nostro parere, potrebbero supplire ai grandi mezzi occorrenti all'attuazione del piano edilizio.

Discorrendo della legge speciale da invocare in relazione a questo piano, noi ammetteremo già che fosse prudente di estenderne la durata a 40 anni, ed ora ci riferiremo quindi a questo termine. E poichè si tratta di un lasso di tempo così esteso, ci sarà anche permesso di fare un'ipotesi, della cui realizzazione non possiamo dubitare e che recherebbe un aiuto efficace, per sopperire alle grandi spese alle quali andremo incontro. Vogliamo dire, che si approvi finalmente una riforma tributaria, per ristorare, almeno in parte, le finanze già tanto provate delle Amministrazioni comunali, e si avveri così una promessa, che fu data certo con leale intendimento, ma che un complesso di circostanze difficili e imprevedute impedì finora di vedere adempiuta.

Non avendo alcun dato positivo per fare intorno agli effetti dell'accennata riforma un qualche apprezzamento attendibile, ammetteremo che per parte del Governo si vogliano almeno tener fermi, su questo punto, i criteri, che informarono in passato una sua proposta di legge, avente, fra gli altri scopi, anche quello, di recare un qualche sollievo finanziario ai Comuni principali del Regno. È noto infatti, che l'attuale Ministro delle Finanze presentò, nel 1879, un progetto di riforma del Dazio Consumo, che avrebbe migliorato l'entrata del nostro Comune di £ 150,000 annue, secondo alcune indagini

accurate, che intorno a quel progetto furono pubblicate dal signor Landini, Capo dell'Ufficio Tasse e Dazio.

Abbiamo accennato più sopra, che l'attuazione del piano d'ampliamento, trarrà seco un'altra misura di grande importanza ne' suoi effetti tecnici ed economici, quella cioè dell'estensione della cerchia daziaria. L'adozione di questo provvedimento costituirà anzi, a nostro credere, una delle principali risorse, la quale, come dicemmo, dovrà, a suo tempo, essere discussa e deliberata. Per ciò che riguarda le ricerche generali che noi stiamo ora facendo ci basterà di ricordare, che, secondo lo studio pubblicato, circa sette anni fa, e che abbiamo più sopra citato, si poteva prevedere, da tale riforma, un accrescimento nell'introito netto del dazio di circa £ 250,000 annue. Non è il caso qui di analizzare gli elementi che si facevano concorrere alla formazione di quella cifra, la quale avrebbe dovuto essere raggiunta indipendentemente da qualsiasi variazione nella base della tariffa. Ma ci sembra, che essendo trascorso già un periodo non breve, dall'epoca di quegli studi, e potendo trascorrere altro tempo ancora prima che una disposizione così grave possa essere attuata, ciò varrà a dissipare almeno quei dubbi, che si erano sollevati intorno all'entità di quella cifra. E siccome poi una parte di tal somma sarà certo reclamata per provvedere, in un modo eccezionale, all'ampliamento dei servizi pubblici, riterremo che si debba limitare a sole £ 200,000 la quota, che potrà essere destinata alle opere del piano regolatore.

Non ci sembra che la previsione, che facciamo su questo titolo possa essere giudicata come troppo elevata. Si noti che alcune opere da eseguirsi per la formazione della nuova cerchia potranno costituire una preparazione utile ai lavori medesimi del piano regolatore, e si consideri inoltre che questa im-

posta del dazio di consumo si va sviluppando in un modo assai notevole, ed accenna a dipendere, nel suo sviluppo, non solo dall' aumento della popolazione, ma dall' accrescersi pure dei consumi individuali, come effetto di un maggior benessere e di una più estesa operosità. Se la prudenza ci consiglia di non perdere di vista il passato per ciò che riguarda le spese, ragion vuole che si adoperi in simil modo quanto alle entrate.

Fra le misure che potrebbero fornire una maggiore entrata di carattere permanente e costituirebbe quindi una risorsa molto acconcia per lo scopo, al quale miriamo, ci pare che se ne abbia a comprendere un' altra, di natura molto delicata, e intorno alla quale non crediamo che possa nuocere l' aggiungere una parola. Vogliamo alludere alla conversione di una parte dei nostri prestiti. Sarebbe certo una leggerezza per parte nostra l' annunziare ora, a termine fisso, un' operazione di questo genere, la quale per riuscire proficua deve soddisfare a un complesso di condizioni indipendenti in gran parte dalla nostra volontà. Ma se è inevitabile, che una tal quale incertezza domini sempre intorno a un provvedimento siffatto, non è fuor di ragione però il far su di esso un qualche assegnamento, quante volte si tenga conto della condizione attuale del nostro credito, all' assetto delle nostre finanze e di quella maggiore stabilità, onde la nostra Amministrazione potrà essere rafforzata, continuandone la gestione con rigorosa prudenza. Chiuderemo quest' accenno col prevedere da tale espediente un ulteriore margine attivo nel nostro bilancio di circa £ 50,000, avvertendo che per tal modo noi veniamo a contemplare soltanto la conversione degl' interessi che è la parte sostanzialmente utile e cui può darsi propriamente un tal nome. La conversione dell' ammortamento potrebbe offrire anch' essa una più larga disponibilità delle nostre entrate attuali, ma il vantaggio del presente e degli anni più

prossimi non sarebbe acquistato che a scapito del futuro e bisogna osservare dippiù, che verrebbe meno, per tal modo, quel margine attivo, che ci è lasciato progressivamente dalla forma odierna di estinzione e che serve, come vedemmo, a far fronte in parte all' aumento continuo delle spese. Noi non escludiamo che, in qualche grave ed imperiosa contingenza, si possa ricorrere anche ad un' espediente di questo genere; ma bisogna guardarsi, per quanto possibile, dai pericoli che si nascondono, dietro un rallentamento od una sospensione dell' ammortizzazione e che potrebbe risolversi, a un dato momento, con un aggravio inevitabile delle imposte.

Alle risorse delle quali abbiamo fatto cenno, noi non potremmo applicare la durata di tempo richiesta pel piano regolatore, essendo manifesto che i provvedimenti che vi si riferiscono non potranno essere immediati. Ma se consideriamo, che le pratiche da compiersi per l' approvazione del piano e per tutte le formalità relative domanderanno forse un paio d' anni, ci si potrà consentire, che sia posta a calcolo una durata di circa 35 anni, con che sarebbe lasciato un termine di circa 7 anni da oggi per l' attuazione dei provvedimenti medesimi.

Ora se alle tre partite delle quali abbiamo discorso noi aggiungiamo le £ 165,000 circa, che ricaviamo da assegnazioni in bilancio o da prelevazioni sulle entrate per la Via dell' Indipendenza e che rimarranno disponibili pel medesimo periodo di 35 anni, noi formiamo una somma di £ 565,000, che nel termine indicato, corrispondono ad un capitale di presso che 20 milioni.

Abbiamo ragionato finora come se nessuna parte, anche minima, di questi lavori straordinari, all' infuori del fondo per la Via dell' Indipendenza, potesse trovar posto nella categoria apposita del nostro bilancio e valersi dei mezzi forniti dal bi-

lancio medesimo nel suo andamento normale. Questa ipotesi ci sembra un po' troppo severa, in ordine alla scarsità dei nostri mezzi, e non rispondente alle condizioni di fatto, quali ci sono mostrate dall'esperienza del passato. Avviene non di rado che si faccia fronte colle attività del bilancio a qualche lavoro straordinario di non grande entità e noi troviamo appunto nel piano edilizio un certo numero di piccole opere, che si possono benissimo equiparare a quei lavori. Per non esagerare nè in un senso nè nell'altro, ci atterremo ad un'ipotesi discreta, ammettendo che si possa sopperire per tal modo ad una somma annua dalle 40 alle 50 mila lire, il che ci condurrebbe, in complesso, a poco meno di 2 milioni. E potremo arrotondare questa somma nei tre milioni, solo che teniamo conto di alcuni debiti minori, che si vanno ad estinguere nel periodo di tempo al quale ci riferiamo, e che lasceranno di conseguenza disponibile le attività, che sono ora impegnate nel servizio dei debiti medesimi.

Un'altra spesa di carattere transitorio e di una entità abbastanza notevole, in relazione al nostro bilancio, ci permetterà di realizzare, in un avvenire più o meno lontano, un margine attivo, che possiamo porre in conto insieme alle altre risorse delle quali abbiamo parlato. Intendiamo di alludere alla spesa di concorso al mantenimento della Scuola degli Ingegneri, che ascende alla somma di £ 50,000 e che scema di poco anche contrapponendovi la parte dovutaci delle tasse scolastiche relative. Dopo l'autorevole affidamento che ci fu dato, colle proposte del Governo e il voto della Camera, che la detta spesa sarebbe cessata pel Consorzio nel 1890, avremo la più fondata ragione di calcolare, a partir da quell'epoca, la cessazione di tale spesa. Ma dato pure che si volesse protrarre questo termine e rimandarlo fino al momento dell'estinzione legale del Consorzio, ciò che non potremmo ammettere dopo le deliberazioni

solenni che abbiamo richiamate, si potrebbe in ogni caso calcolare sopra una risorsa di poco meno d' un milione.

Ci resta infine di tener parola di un' ultima categoria di fatti amministrativi, i quali non possono a meno di esercitare una notevole influenza economica sulla nostra Azienda. Intendiamo di far allusione ad alcuni contratti, i quali non sono ancora molto prossimi alla loro scadenza, ma la cui durata però è sensibilmente minore di quella che ora ci prefiggiamo di considerare. I contratti colla Società del Gas, colla Società dei tranvai a cavalli e forse quello pure colla Società dell' Acquedotto, mentovando solo i principali, recheranno, secondo ogni probabilità, un qualche beneficio economico alla nostra Amministrazione, avvertendo qui che noi teniamo fermo il principio, già trattato superiormente, che alle migliorie dei servizi pubblici abbia a bastare l' incremento naturale delle entrate. In questi contratti le Società, come il Municipio, si sono ispirati alla massima, che le insufficienze di guadagno, in un primo periodo, troveranno un adeguato compenso nei lucri di un periodo successivo. La nostra Amministrazione potrà quindi fruire anch' essa, in un avvenire più o meno lontano, dei benefici finanziari, ai quali non ha potuto partecipare fin qui, senza recare con ciò alcun detrimento all' interesse pubblico od a quello dei singoli cittadini.

Sarebbe cosa oltremodo difficile, per non dire impossibile, il voler ora indagare precisamente gli effetti, che potranno conseguire dai passaggi di proprietà contemplati nei detti contratti o dal riacquistare che farà il Municipio la sua piena libertà, in ordine ai servizi relativi ed alle condizioni alle quali potrà esserne concesso l' esercizio, per conto del Comune. Non vogliamo troppo moltiplicare le ipotesi, delle quali taluno ci appunterà forse di avere abbastanza usato e forse abusato, sebbene

si possa affermare, a nostra scusa, che l'argomento per sè le imponeva. Tuttavia da qualche indagine fatta al semplice scopo di una lontana approssimazione, e riflettendo che il tempo amplierà le basi di questi servizi, rendendoli sempre più remunerativi, noi credemmo di non far soverchiamente a fidanza colle eventualità più propizie prevedendo, da questi cespiti, fra maggiori entrate e minori spese, una risorsa complessiva di un sei milioni. Noi potremmo tener conto di altre spese, di carattere transitorio, come di alcune entrate eventuali, che tutto induce a credere possono un giorno migliorare la parte attiva del nostro bilancio; ma preferiamo di escludere le une e le altre dalle nostre previsioni, ben sapendo quanto siano frequenti le eventualità opposte, che sorgono d'improvviso ad ingrossarne la parte passiva; ed è gran ventura, allora solo che si possa impedire, che l'equilibrio del bilancio ne vada del tutto sconvolto.

Riunendo ora insieme i vari titoli, dei quali abbiamo discusso, si raggiunge una somma di circa 30 milioni, che corrisponde, a un dipresso, al preventivo sommario del nostro piano regolatore.

Noi speriamo che queste nostré considerazioni non saranno fraintese: non diciamo ciò pel Consiglio, che sa dare alle nostre proposte, qualunque possa essere il suo giudizio intorno alle medesime, una retta interpretazione. Ma certo mal s'apporrebbe chi volesse attribuire a quest'ultima parte della nostra esposizione quasi il carattere di un programma finanziario e vedervi dei vincoli o degli impegni, che non sono e non possono essere nelle nostre intenzioni. Non è a tanta distanza di tempo e in così grande oscurità delle condizioni e delle circostanze di fatto nelle quali verserà l'Amministrazione che può essere dato di scegliere fra l'uno e l'altro provvedimento, di

apprezzare gli effetti e di tracciare le norme di questa o di quella operazione. A noi incombeva di mostrare, come la proposta del piano regolatore avesse un fondamento plausibile anche sotto il punto di vista finanziario e potesse armonizzare con quei principi d'ordine amministrativo e di buon assetto economico, ai quali abbiamo procurato d'informare la nostra gestione. Se non abbiamo fallito a questo compito e se tale sarà il vostro giudizio, noi potremo sgombrare dagli animi nostri una grave preoccupazione, quella, cioè, di lasciare, con questi progetti, una eredità troppo onerosa ai nostri successori. I quali, di fronte ai difficili problemi che loro si preparano, sapranno certo ispirarsi a quella prudenza e a quella saggezza, che sole possono darne la vera e giusta soluzione, realizzando così il voto che tutti facciamo, di un grande e prospero avvenire per la nostra città.

V.

Opere di risanamento.

Saremmo giunti al termine della nostra esposizione, se non ci sembrasse opportuno ed urgente di trattare qui una questione importantissima, che si collega strettamente col progetto del piano regolatore, vogliamo dire quella delle *opere di risanamento*. Lo faremo colla maggior possibile brevità, poichè abusammo già troppo della vostra indulgenza. I grandi lavori, dei quali abbiamo discorso, hanno fra le varie ragioni che ne giustificano la proposta, anche quella di provvedere alla salubrità delle abitazioni e questa ragione è appunto uno dei criteri sui quali si fonda la legge organica, per accordare ai Comuni delle speciali facoltà in relazione ai piani regolatori e di am-

pliamento. Ma dopo che una legge speciale ha stabilito alcune disposizioni eccezionali, per *provvedere alla pubblica igiene della città di Napoli*, si suol designare col nome di *opere di risanamento* una categoria di opere alquanto più circoscritta, nè sarebbe consentito di comprendere in essa dei lavori, i quali non fossero *principalmente* motivati dal bisogno di provvedere alla salubrità dell'abitato, sia poi che si tratti di aperture di strade, di costruzione di nuovi quartieri, di fognature o di altre opere simili. È noto che la legge pel risanamento di Napoli può essere in parte applicata, per Decreto Reale, anche agli altri Comuni che ne facciano domanda, qualora le condizioni d'insalubrità delle abitazioni, delle fognature o delle acque ne facciano manifesto il bisogno. Le disposizioni della legge, che si possono applicare con questo provvedimento, sono di due sorta: alcune riguardano l'esecuzione di opere dal genere di quelle che abbiamo mentovate; altre si riferiscono a dei provvedimenti di polizia urbana e d'igiene.

A dir vero quasi tutti gli allargamenti di strade, che abbiamo progettati nel piano regolatore interno, si potrebbero qualificare come opere di risanamento, e forse potrebbe dirsi, che a tutti questi lavori sarebbe giustamente applicabile la legge di Napoli. Ma estendendo in siffatta guisa il concetto d'applicazione di questa legge, noi incorreremmo probabilmente in due gravi difficoltà. Anzi tutto quella dipendente dal giudizio del Governo, il quale non sembra disposto ad applicare dei provvedimenti di carattere eccezionale, se non in quanto lo esigano, nelle varie città, delle condizioni affatto speciali. Il progetto di piano regolatore presentato primitivamente dal Municipio di Napoli, e che comprendeva un complesso di lavori di varia indole, fu respinto dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e con Regio Decreto del 25 luglio 1885 fu intanto approvata

in massima solo la costruzione di alcuni nuovi quartieri, invitando quel Municipio a presentare i piani regolatori corrispondenti e le norme igieniche e di polizia da osservarsi nelle nuove edificazioni.

Il Municipio di Roma si è limitato a designare, fra le varie opere del suo piano regolatore, alcuni tagli da praticare nelle vie più malsane, e l'applicazione della legge di Napoli vi è stata ristretta a queste opere, oltre, ben inteso, ai provvedimenti di polizia.

Per la città di Torino sta ora davanti alla Camera dei Deputati un progetto di legge, presentato dal Governo, secondo il quale verrebbe dichiarata la pubblica utilità e riconosciuto il carattere di *opere di risanamento* per l'apertura e l'allargamento di alcune strade in una località abbastanza centrale. Si tratterebbe di migliorare l'ultimo nucleo della Torino vecchia, dove, come dice la relazione ministeriale, *la ristrettezza e la tortuosità delle vie, l'altezza soverchia degli antichissimi fabbricati, l'angustia dei cortili e la mancanza di qualsiasi spiazzo fanno sì che le comunicazioni vi riescano, assai difficili e le abitazioni vi difettino di aria e di luce*. Questi lavori non sarebbero che una parte del piano completo di riforme e miglioramenti edilizi progettati per la città intera, la parte cioè ritenuta da quel Consiglio Comunale più urgente; ed una volta approvata la legge relativa, che comprende pure l'obbligo di contributo a carico dei proprietari degli stabili confinanti e limitrofi, si farebbe poi, per R. Decreto, l'applicazione a questi lavori di alcuni articoli della legge di Napoli. L'altra difficoltà, alla quale abbiamo più sopra accennato, è quella del tempo di esecuzione, che potrebbe essere accordato alle opere di risanamento. Le considerazioni che possono indurre il Governo a riconoscere questo speciale carattere a lavori del piano

regolatore sono di tale natura, che non si potrebbe sperare che il lungo termine, dell'intero piano, fosse mantenuto, quando a tutte le opere si volessero applicare delle misure eccezionali. La provvista dei mezzi occorrenti al piano di Napoli pel quale, come è noto, interviene il concorso finanziario dello Stato, fu distribuita sopra un dodicennio e l'esecuzione dei lavori relativi dovrebbe non discostarsi molto da questo lasso di tempo. Nel progetto di legge poi, che abbiamo or ora citato, si determina, che, negli effetti della legge medesima, sia fissato il termine di anni 10, a decorrere dalla data della sua promulgazione. Per tener conto della ragione pratica delle cose, noi dobbiamo quindi aver presente anche questa condizione, nel presentare le nostre proposte, relative alle opere di risanamento.

Passando in rassegna i vari lavori contemplati nel nostro piano regolatore è facile di persuadersi, per chi abbia una sufficiente cognizione delle circostanze locali, che l'apertura di una nuova strada dalla Via Ripa di Reno verso il nuovo quartiere, progettato fra Porta Galliera e Porta Lame, darà luogo ad una estesa demolizione di casipole, poste ora in condizioni infelicissime, per ciò che riflette la loro salubrità. Questo taglio, che dovrebbe essere coordinato al futuro allargamento della Via delle Casse e che costituirebbe poi l'arteria principale del nuovo quartiere, avrebbe dunque per effetto, di risanare una zona notevole di abitato, dove esiste una grande agglomerazione di famiglie operaie e di dare un impulso efficace alla fabbricazione del quartiere medesimo, che dovrebbe essere costruito con tutte le norme volute dall'igiene. Questo nuovo quartiere si troverebbe quindi nella più acconcia condizione per riuscire utile soprattutto a quella classe di persone, che più d'ogni altra abbisogna di migliorare le proprie abitazioni. Infatti la plaga che verrebbe così risanata e che, a poco a poco, si coprirebbe di

nuovi edifici si trova appunto in prossimità dei molti stabilimenti industriali, che si valgono delle acque del Canale di Reno e che danno lavoro a un gran numero d'operai; e, coll'atterramento delle mura, andrebbe a trovarsi a contatto della Stazione della ferrovia e degli opifici che stanno lì presso. Il rapporto tecnico qui allegato contiene, anche intorno a questi speciali lavori, parecchie osservazioni e alcuni dati, i quali completano il brevissimo cenno che ne abbiamo fatto. Ora se si consideri, che fra le principali disposizioni della legge di Napoli, vi è pur quella di obbligare i proprietari alla chiusura delle case insalubri e che sarà difficile di adottare delle misure radicali, pel risanamento delle case, se contemporaneamente non si provveda alla costruzione di case nuove, sembra manifesto, che si abbiano a definire come opere di risanamento tanto le demolizioni e l'apertura della strada che abbiamo indicata, quanto l'edificazione del nuovo quartiere, che formerebbe il complemento indispensabile del lavoro. A tali opere andrebbe poi aggiunta anche la costruzione della gran fogna, della quale abbiamo più sopra parlato, e che avrebbe per risultato di risanare una plaga notevolissima della città. E non è d'uopo d'intrattenerci qui a spiegare l'estensione e l'efficacia di tale risanamento, poichè i documenti grafici e descrittivi che accompagnano il progetto di essa fogna forniscono le più minute indicazioni che si possono desiderare, come non parleremo dei mezzi d'esecuzione occorrenti per questo lavoro, i quali dovrebbero essere forniti, in parte dai fondi assegnati alla Via dell'Indipendenza e in parte dai concorsi obbligatori delle proprietà risanate.

Se può essere facile l'accordo sulla parte tecnica di tale proposta, noi non dubitiamo che troveranno l'accoglienza del Consiglio anche i provvedimenti finanziari, destinati all'esecuzione di queste opere. La discussione generale intorno alla legge

di Napoli fu chiusa con un ordine del giorno concepito così: *La Camera confida che il Governo, nel più breve tempo possibile presenterà un progetto di legge pel riordinamento dei servizi sanitari e studierà i mezzi convenienti per facilitare ai Comuni il miglioramento delle loro condizioni igieniche.* Insino ad ora però nè all'una nè all'altra parte di questo impegno si è data efficace esecuzione; e poichè la domanda di applicazione della legge di Napoli deve aver luogo nel termine di un anno, dalla pubblicazione di essa legge, ossia dal 19 Gennaio 1885, era necessario di ricorrere senza indugio a un qualche espediente, che avesse permesso d'intraprendere con sollecitudine le opere di risanamento e di assicurare su questo punto il Consiglio e il Governo. Una soluzione di questo problema molto opportuna e favorevole ci è data da un accordo, che abbiamo potuto conchiudere colla nostra Cassa di Risparmio e che sottoponiamo ai vostri voti insieme alle altre proposte. (Allegato C). E qui noi dobbiamo anzi tutto professarci grati ad un nostro collega il Consigliere Zucchini, il quale, come Direttore della Cassa, ha saputo conciliare con equità l'interesse dell'Istituto, al quale presiede con tanta intelligenza, ed il concorso benefico ad una opera destinata a risanare in non piccola parte, le abitazioni dei nostri operai e ad agevolare per loro la costruzione di nuove case, dove non facciano difetto l'aria, la luce e le altre condizioni di salubrità oggi tanto invocate.

Sarebbe superfluo il prendere in dettagliata disanima i vari patti di quest'accordo, la cui lettura può bastare, per aver completa cognizione dello scopo e dellé modalit  dell'operazione. Solo osserveremo, che l'espropriazione corrispondente al nuovo quartiere, tanto per le strade e piazze, quanto per le aree fabbricative, ascenderebbe alla somma di circa £ 1,200,000, seguendo il sistema ordinario di valutazione e non tenendo conto

del valore di recuperi; e che l'operazione conchiusa colla Cassa di Risparmio avrebbe anche per obbiettivo di eseguire un lavoro edilizio, che abbiamo designato nel piano regolatore e che sembra la soluzione più conveniente, decorosa e completa d'una questione già troppo vecchia, quella cioè delle adiacenze al palazzo della Cassa medesima. La spesa necessaria per quest'ultimo lavoro si fa ascendere alla somma di £ 400,000; ora poichè il limite del conto corrente aperto dalla Cassa di Risparmio eccede di sole £ 200,000 la somma destinata alla formazione del nuovo quartiere, si avrebbe così una differenza di spesa cui rimarrebbe a provvedere. Ma si noti, che le norme eccezionali di espropriazione, consentite dalla legge di Napoli, possono dar luogo ad un qualche risparmio sulla spesa di £ 1,200,000, in modo cioè da poter comprendere in questa somma anche le opere stradali, che non saranno certo di grande rilevanza. In tal caso noi potremmo destinare, a completamento del fondo occorrente pel piazzale della Cassa di Risparmio, il valore di una parte dei recuperi provenienti dai terreni assegnati al nuovo quartiere. E sebbene lo scopo che ci proponiamo di conseguire con quest'opera di risanamento e le agevolzze che si vogliono accordare per l'attuazione sollecita della medesima siano tali, da scemare alquanto il valore suddetto, noi potremo però sopperire con esso, alla differenza che più sopra abbiamo rilevata. Quanto all'attivo del conto corrente, esso sarà costituito dai valori dei materiali, delle aree e simili provenienti dall'esecuzione di entrambi i lavori e noteremo ancora, che i crediti ai quali la Cassa di Risparmio consente di rinunciare, ammontano a £ 28,000 e si riferiscono agli accordi che furono pattuiti, allorchè il Municipio divenne agli allargamenti delle Vie Farini e Castiglione. Questi crediti della Cassa figurando ora fra le nostre passività, noi potremo assegnarli in pro degli accennati

lavori, ai quali sarà riservato anche l'ammontare dei contributi corrispondenti.

L'altra parte poi delle opere, l'apertura cioè d'una nuova strada, a traverso i vicoli che si vorrebbero risanare, le cui espropriazioni si fanno ascendere a circa £ 1,300,000, comprendendo in questa spesa anche i lavori stradali e di fognatura, dovrebbe essere eseguita colle risorse destinate normalmente al piano regolatore, il che non può destare alcun timore, dopo quanto abbiamo esposto più sopra e solo che alle opere di risanamento si assegni un periodo di dieci o dodici anni.

A queste nostre ultime proposte potrebbe taluno muovere l'appunto, che non siano desse in piena armonia con ciò che esponemmo, trattando la parte finanziaria del nostro tema, e che siccome la chiusura dei conti colla Cassa di Risparmio dovrà necessariamente tradursi in un debito a carico del Comune, e quindi nell'onere permanente di una certa somma d'interessi, un tal fatto possa perturbare quella corrispondenza fra le risorse finanziarie e i lavori, che abbiamo procurato di dimostrare, e riuscire, in ultima analisi, e scemare i mezzi necessari alle altre opere del piano regolatore. Questa obbiezione non ha, a nostro credere, che ben poco valore e basteranno alcune brevi osservazioni a dissipare ogni dubbio. Anzi tutto la tenuità dell'interesse patuito colla Cassa di Risparmio, tanto nel periodo dei lavori, quanto in quello dell'ammortamento, scema la differenza fra le somme impiegate nelle opere e quelle da versare fino all'estinzione del debito. In secondo luogo non bisogna dimenticare, che l'applicazione della legge di Napoli trae seco dei criteri, quanto alle indennità di espropriazione, i quali devono alleviare le spese relative. In terzo luogo noi potremo invocare, al pari di Napoli e di Torino, l'ammissione di quelle agevolzze, le quali sono destinate a facilitare la costruzione di nuove

case e i miglioramenti e i restauri agli edifizii esistenti, il che recherà pure, in un modo più o meno diretto, un sollievo alle spese del Comune. E finalmente noi confidiamo, che il Governo non vorrà rifiutare a noi ciò che ha già concesso al Municipio di Torino, di cedere cioè gratuitamente gli stabili demaniali da occuparsi col piano di risanamento; la qual concessione equivarrebbe appunto a un'altra diminuzione di spesa in pro del Comune. Tutte queste considerazioni, che abbiamo toccate di volo, collimano dunque a mostrare, che i mezzi destinati alle opere di risanamento non avranno per effetto di accrescere le spese del piano regolatore, mentre le opere medesime recherà alla città e alla popolazione un sollecito e inestimabile vantaggio.

Invocando l'applicazione della legge di Napoli abbiamo discorso fin qui dei provvedimenti contemplati negli Art. 12, 13, 14 e 15 di quella legge, e dobbiamo tosto avvertire, che la disposizione dell'art. 14, quella cioè, che dichiara esente per 5 anni dall'imposta sui fabbricati il maggior valore locativo, derivante da miglioramenti e restauri per cagione d'igiene, non può essere autorizzata per decreto reale. Le facoltà concesse al Governo non comprendono anche quest'ultima disposizione, che è assai importante e che rimane riservata al potere legislativo; epperò nel chiedere una legge speciale, per l'approvazione del piano regolatore, noi dovremo aver cura di farvi aggiungere la esenzione sopra citata, che dovrà estendersi, ben inteso, ai nuovi edifici da costruire nel piano di risanamento, e la cessione gratuita degli stabili demaniali, da occuparsi per l'esecuzione di queste opere, il che pure non può dipendere soltanto dal Governo.

È naturale infine, che si chiegga l'applicazione al nostro Comune anche degli art. 16 e 17 di detta legge, e poche parole basteranno ad accennare all'utilità ed opportunità di questa

domanda. È noto purtroppo come sia giustificata ed estesamente invocata l'azione del nostro Ufficio di Polizia e d'Igiene, per rimuovere dalle abitazioni le cause d'insalubrità, obbligare i proprietari alla chiusura delle case non suscettibili di risanamento, migliorare le acque potabili, sopprimere i pozzi pericolosi alla salute dei cittadini per causa permanente, modificare e ricostruire i canali di scarico e per altri simili provvedimenti, diretti a tutelare in modo efficace la sanità pubblica. Gli agenti e le autorità Municipali, la benemerita Commissione Comunale di Sanità e le solerti Commissioni Mandamentali d'Igiene hanno dato opera, col massimo buon volere, a conseguire il miglioramento igienico della nostra città e bisognerebbe aver troppo dimenticato le condizioni passate, per non riconoscere i progressi notevoli che si sono fatti su questa via, sebbene ci resti ancora un lungo cammino da percorrere. Ora le disposizioni della legge di Napoli potranno almeno aiutarci a superare le molte difficoltà che si incontrano nella esecuzione dei provvedimenti che abbiamo accennati, e ad abbreviare le lungaggini di certe procedure, che in gran parte paralizzano l'opera di quanti intendono al miglioramento igienico delle abitazioni. A dir vero le disposizioni di quest'ultima parte della legge di Napoli hanno accresciuto di ben poco le facoltà concesse dalle leggi organiche sulla sanità pubblica alle autorità comunali e governative, ed alle varie commissioni permanenti: ma ciò che vi ha di sostanziale in quella legge, relativamente a queste facoltà, si è la istituzione di un nuovo potere nei ricorsi d'appello e di una rapida procedura per la definizione dei medesimi. Insieme al miglioramento igienico delle abitazioni sarà poi necessario di sollecitare anche quello delle vecchie fogne della città. Intorno alle quali però giova ricordare, che non poche migliorie si sono già conseguite, sia ampliandone la sezione o rendendole praticabili ove non

lo erano, sia rinforzandone i piedritti e procurando la impermeabilità delle pareti, sia sostituendo le platee concave alle piane ed accrescendo così l'efficacia delle lavature, anche quando le acque chiare non vi corrono che scarsissime. Ma quest'opera di ristoro e di rinnovazione delle vecchie fogne è lungi dall'essere compiuta; e noi confidiamo che anche questa importante condizione di risanamento possa trovar modo di essere più sollecitamente ed estesamente soddisfatta, mediante le misure eccezionali delle quali invochiamo l'applicazione.

VI.

Conclusione.

È tempo ormai che ci affrettiamo a concludere. Ci siamo accinti alla soluzione di un grande problema, irto di difficoltà e intorno al quale si eleva l'ostacolo più grave, che un'Amministrazione possa incontrare, quello di estendere a lungo termine le proprie previsioni sopra un complesso di questioni importantissime. Non potrà quindi far meraviglia se l'opera nostra sarà variamente giudicata, se discordi apprezzamenti saranno portati sull'una o sull'altra parte dell'argomento; se nuovi progetti sorgeranno a competere con quelli della Giunta. È d'uopo per altro che non si perda di vista, in tutto ciò, la condizione essenziale alla quale si deve soddisfare, di mantenere, cioè, nell'insieme delle proposte quella correlazione e quei legami, che mentre da un lato sono una base necessaria delle proposte medesime rendono dall'altro più difficile di raggiungere tutti gli scopi desiderati. Ma considerando attentamente le proposte che vi presentiamo si vedrà, che gli impegni che si tratta ora di prendere non tolgono una certa latitudine alle

future deliberazioni e che non poche importanti quistioni rimarranno tuttavia salve ed impregiudicate. Sarà quindi più agevole l'accordo sopra un complesso di idee generali e di proposte di massima, le quali lasceranno aperta la via a trattare più tardi, sotto un punto di vista più concreto e particolareggiato, i non pochi problemi, dei quali sarebbe ora prematuro di richiedere le precise soluzioni.

È con questa fiducia, signori Consiglieri, che sottoponiamo al vostro savio giudizio il seguente schema di risoluzioni.

IL CONSIGLIO,

I. Approva il piano edilizio regolatore e di ampliamento della città, e le opere accessorie relative, di conformità ai tipi presentati dalla Giunta, segnati colle lettere A e B e vidimati dal Sindaco in data del 23 Novembre 1885 e in corrispondenza agli elenchi descrittivi, segnati coi numeri 1 e 2 e vidimati dal Sindaco colla data anzidetta.

II. Delibera:

a) Che siano chiamati a contributo i proprietari dei beni confinanti o contigui, compresi nel piano di cui all'articolo precedente, a senso del Capo IV, Titolo II della legge 25 Giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica;

b) Che siano comprese nelle espropriazioni le zone laterali alle strade e piazze, quali risultano dai tipi e dagli elenchi indicati all'articolo I, negli effetti dell'art. 22 della legge citata e per l'esecuzione delle opere di risanamento, di cui agli articoli seguenti.

III. Incarica la Giunta di promuovere gli atti e di presentare domanda al Governo

a) Perchè alle opere di risanamento tracciate nei tipi segnati coi numeri I e II, e descritte negli elenchi segnati coi numeri XII, XIII, e XVI (gli uni e gli altri vidimati dal Sindaco in data del 23 Novembre 1885) siano applicate le disposizioni degli articoli 12, 13, 14 e 15 della legge relativa ai provvedimenti di pubblica igiene per la città di Napoli;

b) Perchè all' esecuzione delle opere di risanamento, di cui al paragrafo precedente, sia assegnato il termine di anni 12 dalla pubblicazione della legge relativa;

c) Perchè mediante apposita legge:

1.° Siano approvate e dichiarate di pubblica utilità le opere di cui all' articolo I, cogli effetti derivanti dai Capi VI e VII, Titolo II, della legge 25 Giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica e salve le disposizioni di cui ai paragrafi seguenti;

2.° Siano consentite al Comune le facoltà occorrenti per le disposizioni di cui all' art. II e in parte per quelle di cui al paragrafo a), dell' articolo III;

3.° Sia assegnato il tempo di anni 40 per l' esecuzione del piano edilizio regolatore e di ampliamento;

4.° Sia data facoltà al Governo di acconsentire alle modificazioni del detto piano edilizio, che venissero riconosciute opportune durante l' esecuzione delle opere;

5.° Siano ceduti gratuitamente al Comune i terreni e le fabbriche demaniali da occuparsi per l' esecuzione delle opere di risanamento;

d) Perchè siano applicate al Comune, mediante Decreto Reale, le disposizioni degli articoli 16 e 17 della citata legge relativa all' igiene pubblica della città di Napoli.

IV. Approva la convenzione stabilita fra il Sindaco, Commendator Gaetano Tacconi, pel Municipio e il Direttore Commendator

Cesare Zucchini, per la Cassa di Risparmio di Bologna, allo scopo di costruire un nuovo quartiere, in relazione a quanto è disposto dal paragrafo *a*) dell' articolo III, e per la sistemazione delle adiacenze al palazzo della Cassa medesima, di conformità al progetto previsto fra le opere del piano regolatore.

V. Delibera:

1.° Che la restante spesa delle opere di risanamento a carico del Comune, che si valuta di £ 1,300,000 sia stanziata in parti eguali, nei bilanci 1893-1898, salve le imputazioni che potessero farsi sugli avanzi accertati nei conti consuntivi;

2.° Che la somma di £ 28,000, già dovuta alla Cassa di Risparmio di Bologna, sia erogata nei lavori di sistemazione di cui all' articolo IV.

VI. Autorizza la Giunta ad eseguire intanto le opere di risanamento, di cui al paragrafo *a*) dell' articolo III, e la sistemazione delle adiacenze al palazzo della Cassa di Risparmio, con facoltà di alienare i residui delle espropriazioni, anche per licitazione o trattativa privata, di coerenza ai progetti delle opere medesime e salvo il permesso di cui all' articolo 128 della legge comunale e provinciale.

Bologna li 23 Novembre 1885.

PER LA GIUNTA MUNICIPALE

Il Sindaco

G. TACCONI

L' ASSESSORE RELATORE

G. SACCHETTI

ALLEGATI



Stato delle abitazioni al 31 Dicembre 1881.

ABITAZIONI	CASE AGGLOMERATE NEL CENTRO PRINCIPALE				CASE AGGLOMERATE NEGLI ALTRI CENTRI E CASE SPARSE			
	APPARTAMENTI ABITATI			Appartamenti vuoti	APPARTAMENTI ABITATI			Appartamenti vuoti
	Numero	Numero delle stanze abitate o abitabili	Numero delle persone presenti		Numero	Numero delle stanze abitate o abitabili	Numero delle persone presenti	
In più piani	825	9317	10825	3	2276	10899	16467	92
Abitazioni tutte sotterranee	6	14	16	—	4	6	11	—
Abitazioni al solo pianterreno	4738	11049	15923	28	1052	2301	3960	18
Abitazioni ai piani superiori al terreno	15977	61015	64553	29	2232	7017	9789	33
Abitazioni esclusivamente nelle soffitte	498	1021	1406	—	64	207	316	—
TOTALE	22044	82416	92723	60	5628	20430	30543	143

Tabella delle entrate ordinarie accertate nei conti consuntivi,
dal 1861 al 1884, dedotti i residui attivi.

ANNATA	ENTRATA ORDINARIA DEDOTTI I RESIDUI ATTIVI		DIFFERENZE D' ANNO IN ANNO	
1861	L.	1,297,749 91	L.	16,858 45
1862	»	1,314,608 36	»	226,307 84
1863	»	1,540,916 20	»	66,335 90
1864	»	1,607,252 10	»	469,047 25
1865	»	2,076,299 35	»	246,264 42
1866	»	2,322,563 77	»	— 151,753 47
1867	»	2,170,810 30	»	— 90,171 85
1868	»	2,260,982 15	»	— 13,206 82
1869	»	2,247,775 33	»	— 100,594 86
1870	»	2,348,370 19	»	— 31,466 12
1871	»	2,379,836 31	»	— 93,240 28
1872	»	2,473,076 59	»	— 76,310 81
1873	»	2,549,387 40	»	— 499,730 23
1874	»	3,049,117 63	»	— 388,043 70
1875	»	3,437,161 33	»	— 556,436 91
1876	»	2,880,724 42	»	— 61,209 25
1877	»	2,941,933 67	»	— 101,562 28
1878	»	3,043,495 95	»	— 12,129 08
1879	»	3,055,625 03	»	— 21,468 69
1880	»	3,034,156 34	»	— 133,452 81
1881	»	3,167,609 15	»	— 325,275 74
1882	»	3,492,884 89	»	— 45,019 54
1883	»	3,537,904 43	»	— 74,320 41
1884	»	3,463,584 02		
Somma algebrica delle differenze			L.	2,165,834 11
Aumento annuo medio			L.	94,166 70

Articoli della convenzione fra il Consigliere Direttore della Cassa di Risparmio ed il Sindaco del Comune di Bologna relativamente ad opere edilizie, come sono stati approvati dal Consiglio amministrativo della Cassa nel giorno 24 ottobre u. s., dalla Giunta Comunale nel giorno 27 detto e dall'Assemblea degli Azionisti della Cassa di Risparmio nell'adunanza del giorno 8 novembre corrente.

1.° La Cassa di Risparmio aprirà al Municipio di Bologna un conto corrente fino a lire 1,400,000, e rinunzierà ad ogni suo credito verso il Municipio stesso per espropriazioni già eseguite a suo carico.

2.° Il conto corrente avrà la durata di anni otto.

3.° Il Municipio corrisponderà sulla somma a suo debito in conto corrente il frutto del due per cento (2%) rimanendo a suo carico la tassa di ricchezza mobile.

La Cassa di risparmio accrediterà al Municipio il frutto del due per cento (2%) sulle somme versatele, il cui importo non dovrà mai superare quello delle prelevazioni.

Il frutto sarà pagato dal Municipio alla residenza dell'Istituto per semestri posticipati.

4.° Allo scadere degli otto anni suddetti il conto corrente sarà liquidato e chiuso, e le somme che, pagati i frutti, rimarranno in debito del Municipio per capitale costituiranno un prestito restituibile in venticinque (25) anni mediante rate annue eguali fruttifero il quattro (4) per cento, restando a carico del Municipio la tassa di ricchezza mobile. Il Municipio per altro si riserva il diritto, che gli è riconosciuto, di anticipata franchizzazione parziale o totale, previo avviso di mesi sei (6).

5.° Il Municipio, in rappresentanza di tale prestito, avrà dovere, assumendone le spese, di rilasciare alla Cassa di risparmio, se questa

ne faccia domanda durante i venticinque anni suddetti, titoli al portatore, simili alle attuali cartelle dei prestiti di Bologna, o delegazioni sul Cassiere, nella proporzione tanto per gli uni quanto per le altre, che la Cassa medesima sia per richiedere.

I titoli e le delegazioni suddette saranno alle condizioni di cui al § 4.

6.° Il Municipio si obbliga a provvedere alla costruzione di un nuovo quartiere, acquistando il terreno necessario, facendovi le strade con opportune pavimentazioni, chiaviche, tubature, ecc. e rendendo così le aree sotto la fabbricazione delle case.

Il Municipio edificherà pure un lavatoio coperto ad uso pubblico.

7.° L'area da acquistarsi dal Municipio e da destinarsi alle costruzioni del nuovo quartiere, escluse le piazze e le strade, non sarà minore di metri quadrati sessantamila (60,000).

L'area fabbricabile sarà in pronto per l'alienazione:

per metri quadrati quindicimila (15,000) entro tre anni dalla data del decreto, di cui al § 13;

per metri quadrati quindicimila (15,000) entro quattro anni (c. s.);

per metri quadrati quindicimila (15,000) entro cinque anni (c. s.);

per metri quadrati quindicimila (15,000) entro sei anni (c. s.)

8.° Un'area edificabile non minore di metri quadrati quindicimila (15,000) sarà dal Municipio nelle epoche e nelle proporzioni, di cui al precedente § 7, ceduta gratuitamente a chi vi fabbrichi abitazioni adatte a famiglie della popolazione operaia.

9.° Qualora mancassero proposte per costruzione di case esclusivamente operaie, e si progettassero invece fabbricati per abitazioni miste, il prezzo dell'area suddetta sarà proporzionalmente ridotto.

10.° Qualora, facendo difetto le proposte per costruire abitazioni operaie, l'area di metri quadrati quindicimila (15,000) dovesse essere ceduta in tutto o in parte con corrispettivo, il ricavato della vendita sarà erogato dal Municipio in incoraggiamento alla costruzione di abitazioni operaie.

11.° Il Municipio sistemera e non varierà in seguito senza il consenso della Cassa di risparmio le adiacenze dell'edificio di residenza della Cassa stessa.

Questa a tal fine cederà gratuitamente al Municipio l'area e i muri che essa possiede intorno al proprio edificio.

La sistemazione sarà compiuta entro quattro anni dalla data del decreto di approvazione del lavoro per riconosciuta utilità pubblica qualora sia per occorrere, o in caso diverso dalla data del decreto di cui al § 13.

Il signor Sindaco propone e il Consigliere Direttore della Cassa accetta che la sistemazione sia fatta secondo il progetto Allegato A, la cui esecuzione si calcola dal Municipio importare la spesa di lire quattrocentomila.

Resta per altro convenuto che qualora il Municipio fosse per preferire una sistemazione meno costosa, secondo altro progetto che riesca di gradimento della Cassa, la presazione pecuniaria di cui al § 1 sarà diminuita in proporzione al minor costo del lavoro.

12.° La Cassa di risparmio, qualora la presente convenzione abbia effetto dipendentemente dall'art. 13, stanzierà un fondo di lire duecentocinquantomila (250,000) per sovvenzioni ipotecarie rimborsabili ratealmente in un decennio, infruttifere per primo anno, fruttifere il due e cinquanta (2. 50) per cento per nove anni successivi, destinate a quei proprietari, le cui case siano dal Municipio dichiarate malsane e quindi rese inabitabili, e che le riducano salubri mediante lavori approvati dal Municipio stesso.

13.° Il signor Sindaco, ritenendo necessario per l'interesse della città e per agevolare la costruzione del nuovo quartiere, di cui al § 6, che sia estesa a Bologna l'applicazione della legge 15 gennaio 1885 N. 2982, serie 3.ª, dichiara che il Municipio ne chiederà al Governo il relativo decreto, e vuole che, qualora questo non fosse ottenuto entro il 1.º gennaio 1887 per l'estensione di cui al § 7, la presente convenzione sia da riguardarsi come non avvenuta, e quindi di niun effetto. Sarà parimenti da riguardarsi di niun effetto se prima della stessa epoca (1.º gennaio 1877) non sia stato ottenuto il decreto di cui al § 11 qualora sia per occorrere.

14.° Il conto corrente di un milione e quattrocentomila lire (1,400,000), di cui al § 2, verrà aperto non appena sia compiuto un anno dalla data del decreto per l'applicazione della legge; di cui al § 13.

15.° Le spese e le tasse dipendenti dalla presente convenzione saranno a carico del Municipio.

ALLEGATO D

UFFICIO DI EDILITÀ ED ARTE

RELAZIONE TECNICA

INTORNO

AL PROGETTO DI MASSIMA DEL PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ

E

DEL PIANO DI AMPLIAMENTO ESTERNO





CENNI PRELIMINARI

GP'intendimenti, che si ebbero in mira nello studio del Piano regolatore della città e del Piano di ampliamento esterno, si possono riassumere nei seguenti concetti generali, e cioè:

PER IL PIANO INTERNO

- a) Costruire delle nuove strade e dei parziali ampliamenti;
- b) Eseguire degli allargamenti in talune strade principali;
- c) Rettificare e migliorare altre vie di minore importanza.

PER IL PIANO ESTERNO

- d) Abbattere le mura di cinta;
- e) Demolire, salve eccezioni, le porte della città;
- f) Allargare la strada esterna di circonvallazione;
- g) Ingrandire la parte esterna specialmente nei pressi delle porte Lame, Galliera e Mascarella.

L'abbattimento delle mura trae con sè la necessità di colmare la fossa di circonvallazione e demolire le porte della città; fra le quali sarà da conservarsene alcuna delle più pregievoli o per antichità, o per la loro speciale situazione ed importanza; e quindi si

proporrebbe la conservazione delle porte di Saragozza, D' Azeglio, Castiglione, e della barriera di Santo Stefano, studiando poi nei Piani particolareggiati da eseguirsi il modo migliore per isolarle e circondarle di convenienti piazzali.

E così la naturale tendenza della città ad ingrandirsi nel lato di settentrione portava la conseguenza che la zona principale, su cui doveva basare lo studio del Piano di ampliamento, era quella compresa da un lato fra porta Galliera e la località detta la Zucca, e dall'altro fra le vie comunali esterne delle Lame e Mascarella.

Un altro fatto importante veniva ad avvalorare quest'ultimo concetto, e cioè che l'asse della nuova via dell'Indipendenza, prolungato in linea retta, va a riescire precisamente alla Zucca.

Ciò posto, se notiamo ancora che la via esterna di circonvallazione, dalla piccola velocità andando verso porta Mascarella attraversa quasi normalmente la via di Galliera, e che la strada esistente detta Maranese, prolungata dai lati opposti sino a via Mascarella e sino a via Lame, si presta a formare una bella strada da levante a ponente, la quale attraverserebbe pure ad angolo retto la via stessa di Galliera, si vedrà chiaramente come presi per linee fondamentali, i prolungamenti dell'asse dell'Indipendenza e della Maranese, la disposizione delle reti stradali più importanti e delle aree edificative nella zona da Mascarella alle Lame, riesca per se stessa determinata, e quasi obbligatoria.

D'onde poi la convenienza che anche le strade secondarie abbiano a seguire l'andamento dominante da mezzogiorno a tramontana, e da levante a ponente; andamento che poi prevalse anche nel rimanente del Piano, e cioè nelle altre zone che qui appresso descriveremo; nelle quali ed in molti punti di esse, si era parimenti vincolati alla esistenza di altre strade importanti procedenti dalla città, che non senza gravissime difficoltà, anche economiche, e non senza una ragione sufficiente potrebbero venire soppresse. Avvertiremo per altro, che talune di queste vecchie strade sono state sensibilmente spostate e tutte poi migliorate.

Delle altre zone di ingrandimento, a cui testè si alludeva, due, e di molta importanza, si riscontrano dalla parte di levante.

La prima di queste è all'intorno della località situata fra le vie foresi di S. Donato e S. Vitale, ove sarà per erigersi la stazione della ferrovia Bologna-Portomaggiore, destinata a congiungersi colla linea

del Tram Bologna-Imola e forse con altre ancora. E la seconda zona è compresa fra strada Maggiore e la nazionale di Santo Stefano.

Se nella prima zona l'interesse dei commercianti e degli industriali darà impulso a nuove costruzioni, nella seconda questo medesimo impulso sarà dato dalla giacitura più sorridente e comoda dei terreni.

Era pertanto ragionevole che anche da questo lato si sviluppasse il Piano di ampliamento.

Un' ultima zona favorevole si presenta dal lato di ponente, ove, in ispecie fuori delle porte S. Felice e Sant' Isaia, le fabbricazioni vanno prendendo incremento; per cui là pure si estende il progetto di ampliamento, sebbene in una proporzione più limitata.

Da quanto si è accennato intorno al Piano di ampliamento, e più ancora da un semplice esame della pianta unita, si rileverà nel suo complesso una certa regolarità di linee nei rettangoli fabbricativi. Perlocchè non sarà fuori di luogo il fare a questo riguardo talune riflessioni.

Anzitutto giova rimarcare come non solo la mentovata regolarità di aree, ma eziandio la uniformità nelle generali disposizioni dei piani di sistemazione o di ingrandimento apparisca e si vegga preferita in istudi anche recenti di altre città, come ad esempio di Genova e Napoli.

Al che deve aggiungersi che la regolarità delle linee generali riesce forse più appariscente a chi esamini il disegno di un Piano, che chi percorrendo le vie può trarre buon effetto estetico dalla varietà delle particolari condizioni locali.

In ordine alla orientazione delle strade, che si disse essere prevalente da mezzogiorno a tramontana, e da levante a ponente, noteremo che, tenuto conto della direzione dei venti dominanti, i quali nella nostra città sono l'ovest ed il nord-ovest, non può dessa orientazione sensibilmente influire a rendere più o meno buona la ubicazione delle strade, dappoichè la forza dei venti è comunemente mite, nè qui spirano venti insalubri.

Eguualmente circa la esposizione delle strade in rapporti ai vantaggi della luce del sole, si osserva come le direzioni da mezzogiorno a settentrione sembrino le più favorevoli, mentre altrettanto non potrebbe dirsi per quelle da levante a ponente.

È parso utile di far cenno succintamente di queste considerazioni fondamentali, sia per il Piano interno, come per quello di ingrandimento, che pure formano insieme un solo complesso, onde riescano più agevoli le osservazioni parziali che anderemo a fare, parlando separatamente di queste due distinte parti del progetto; le quali, e più specialmente la seconda, hanno duopo di essere subordinate ad un sistema generale e concreto di rete stradali, piazze ecc., per potere in avvenire regolare mano mano la loro progressiva e graduale attuazione.

PARTE PRIMA

PIANO REGOLATORE DI CITTÀ

§ 1.

Lavori proposti per il Piano regolatore di città.

I lavori che si propongono per il Piano regolatore interno sono i seguenti:

1. Allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi e delle piazze e strade contermini	L. 7,600,000
2. Nuova strada lungo via Casse	» 1,800,000
3. Piano di ampliamento negli orti Garagnani	» 1,300,000
4. Allargamento dei portici di via Farini dal lato di settentrione	» 1,200,000
5. Formazione di una piazza di fianco al palazzo della Cassa di Risparmio	» 700,000
6. Nuova strada da porta Zamboni a porta Lame (tratto da porta Zamboni a via Galliera).	» 300,000
	» 400,000
	» 2,160,000
Da riportare	L. 15,460,000

	Riporto	L. 15,460,000	
7. Taglio della casa già Galletti in via dell'Indipendenza N. 4	}		
8. Taglio dei portici delle case N. 4 e 6 in via Goito		130,000	
9. Taglio del fianco della casa N. 13 in via Malcontenti			
10. Taglio della piccola casa Pepoli in via Castiglione			
11. Taglio della casa Labanti in via Repubblicana N. 17			
12. Atterramento della casa N. 126 nella piazzetta della Pioggia, ossia nella via Riva Reno (parte sporgente)			
13. Allargamento di via Avesella		140,000	
14. Proseguimento dei portici nelle vie Moline e Castagnoli			
15. Allargamento di via Volturno			
16. Allargamento di via Cavaliera		220,000	
17. Allargamento di via Barberia			
18. Prolungamento di via Alessandrini sino alla muratura di città			
19. Prolungamento di via Capo di Lucca come sopra		160,000	
20. Prolungamento di via del Borgo come sopra			
21. Demolizione delle botteghe addossate ai lati di ponente e mezzogiorno del palazzo Comunale			
22. Nuova strada di fianco al palazzo Albergati in via Saragozza			
23. Abbassamento del voltone o via del Baraccano fino alla muratura di mezzogiorno della città		220,000	
24. Alzamento dei portici in via Santo Stefano nel tratto da via Borgolocchi all'arco del Baraccano			
25. Allargamento di via del Carboni		210,000	
26. Allargamento di via Porta Nova		350,000	
27. Allargamento di via Falègnami		230,000	
28. Allargamento di via D'Azeglio		250,000	
29. Ampliamento della piazza de' Celestini ed allargamento del vicolo Spirito Santo		120,000	
30. Occupazione per far luogo all'ampliamento del Museo Civico		540,000	
			<hr/>
		Da riportare	L. 18,030,000

	Riporto . . .	L. 18,030,000
31. Allargamento di via Santo Stefano presso la porta di città »		150,000
32. Nuova strada da via Santo Stefano, a partire presso la Fondazza, sino alla mura di città »		500,000
33. Allargamento di via S. Giuseppe »		100,000
	<hr/>	
	Totale . . .	L. 18,780,000

Per ognuno di questi lavori, nel cui importo riparleremo più innanzi, si ha (veggasi in fine la distinta degli allegati) un elenco parziale descrittivo, il quale soddisfa, quantunque si tratti di un progetto di massima, al primo comma dell'art. 16 della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità, indicando i confini, la natura, la quantità, l'allibramento, il numero di mappa, ed il nome e cognome dei proprietari iscritti nei registri catastali, degli edifici o terreni da occuparsi.

Passiamo a dare un cenno sommario di tutti i suddetti lavori, limitandoci per taluni dei più lievi ad una semplice indicazione.

§ 2.

**Allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi,
e delle piazze e strade contermini.**

Se si osservi la pianta della città è agevole rilevare come le due piazze dette, una delle Torri o di porta Ravennana, e l'altra dell'Ospedaletto presso l'Albergo Brun, formino due centri, dai quali rispettivamente si diramano molte strade principali e cioè dal primo le vie Castiglione, Santo Stefano, Mazzini, S. Vitale e Zamboni; e dal secondo le vie Casse, Lame, S. Felice, Pratello e piazza Malpighi.

Di maniera che quando siasi provveduto a migliorare le condizioni di viabilità per il movimento radiale dai nominati due centri, e quando si provveda ancora ad una larga e comoda comunicazione fra i centri stessi, e conseguentemente colla piazza Vittorio Emanuele, si comprenderà di leggieri come verrà in pari tempo risolto in massima parte il problema di migliorare la condizione della viabilità interna.

Di qui la ragione efficiente dei due dei primari lavori che si propongono, ossia l'allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi, e strade contermini; e l'allargamento e prosecuzione di via Casse sino agli orti Garagnani.

Parliamo ora delle vie Rizzoli e Ugo Bassi, non senza ricordare che, per quanto riguarda la comunicazione diretta fra la piazza Vittorio Emanuele, la Ferrovia ed i quartieri di settentrione, provvede la nuova via dell'Indipendenza in corso di esecuzione.

Il bisogno dell'allargamento delle mentovate strade Rizzoli e Ugo Bassi è già da molto tempo che si è reso manifesto; e sino dal 1860 il cav. prof. Raffaele Faccioli ne concepì il disegno, e trattò sia col Municipio che col Governo perchè tale lavoro fosse eseguito; ma circostanze diverse ne impedirono la effettuazione.

Ora poi il lodato signor Professore ha gentilmente esibito il suo progetto, che è quello in massima adottato per l'allargamento delle due vie suddette e delle strade e piazze contermini.

L'allargamento di via Rizzoli è progettato dal lato di mezzogiorno, ossia dalla parte di via Spaderie e del palazzo del Podestà; e la sua larghezza è di metri 20, oltre il portico.

L'allargamento di via Ugo Bassi si propone dalla medesima parte di mezzogiorno, limitatamente però ad una larghezza di metri 16 (qui pure oltre il portico), perchè si hanno due punti obbligati, uno verso levante, e cioè il palazzo Comunale; e l'altro a ponente, ossia lo sbocco contro l'albergo Brun.

Fanno parte di questo progetto la formazione e l'ingrandimento delle piazze della Mercanzia e di porta Ravennana, come pure le sistemazioni e gli allargamenti delle seguenti strade contermini: via Santo Stefano lato a sinistra, da piazza della Mercanzia al palazzo Isolani; via Mazzini, lato a destra, da piazza Ravennana a via del Luzzo; via S. Vitale, lato a sinistra, da piazza Ravennana alla casa N. 18.

La via delle Spaderie va a sopprimersi protraendosi i caseggiati sino alla dirittura del portico de' Banchi il quale portico verrebbe così a prolungarsi ed a congiungersi con quello principale di via Rizzoli. Gli isolati compresi fra questo nuovo fianco delle Spaderie, fra l'attuale via Rizzoli, e fra le contrade che circondano il palazzo del Podestà sarebbero tutti demoliti, non convenendo nè economicamente nè esteticamente di mantenere delle porzioni troppo esigue di case.

Eguualmente si avverte che, sia per la larghezza delle occupazioni derivanti dal taglio di via Rizzoli, sia per la necessità di rettificare all'atto pratico anche le vie Orefici e Caprarie, si comprendono nelle espropriazioni non solo quelle case che sono colpite dal taglio della strada Rizzoli, ma anche quelle che, giusta il disposto dell'articolo 22 della legge di espropriazione, si trovano attigue, in una determinata zona, ai beni indispensabili all'esecuzione dell'opera, e la occupazione delle quali conferisce direttamente allo scopo principale dell'opera stessa.

Per incidenza avvertiamo che questa medesima massima è pure applicata ad altre delle strade indicate al precedente paragrafo.

Per le vie Caprarie ed Orefici, oltre all'accennato bisogno di rettificarne l'andamento planimetrico in relazione all'ingrandimento della piazza della Mercanzia, ed alla nuova condizione della via delle Spaderie, occorre pure di migliorare l'aspetto delle loro fronti come si vede dai corrispondenti rilievi che fanno parte del piano.

Al momento poi in cui si faranno gli studi dei progetti particolareggiati di esecuzione relativi all'attuale piano di massima, andranno pure rettificate e migliorate le contrade intermedie fra le vie Rizzoli, Orefici e Caprarie, vale a dire Zibonerie, Cimarie, Pellicerie ecc.; cosicché anche per questa considerazione dovranno le espropriazioni effettuarsi nel modo sopra descritto.

Si sono pure comprese nelle espropriazioni, allo scopo di demolirle, le botteghe attorno alle torri Asinelli e Garisenda.

Riguardo al palazzo del Podestà si crede per ora opportuno mantenere impregiudicata la questione del suo ripristino o del suo completamento, limitando l'attuale progetto a renderlo interamente isolato.

Il lato di settentrione delle due vie Rizzoli e Ugo Bassi non viene col presente piano modificato.

La lunghezza dei tratti da allargarsi di queste due strade è complessivamente di metri 435.

§ 3.

Nuova strada lungo via Casse.

Allorquando negli anni 1860 e 1861 si discutevano diverse proposte per una nuova via di comunicazione fra il centro della città e la stazione delle ferrovie, fu accennato all'allargamento ed alla prosecuzione di via Casse fino alla mura di cinta.

Questo lavoro è stato pure altre volte posteriormente vagheggiato e trova infatti la sua piena ragione e convenienza primieramente in questo e cioè che la via Casse si diparte da uno dei centri principali che indicammo trovarsi sulla linea fondamentale formata dalle vie Rizzoli e Ugo Bassi; ed in secondo luogo nell'essere notoriamente reclamato il miglioramento delle comunicazioni fra la piazza Malpighi e la ferrovia.

L'andamento di questa nuova strada si presenta molto regolare e soddisfacente, imperocchè con una perfettissima linea retta va a riuscire sullo stradone esterno che conduce alla ferrovia.

Di più questa strada metterà al piano di ingrandimento negli orti Garagnani, ed incontrerà ivi ad angolo retto un'altra strada di importanza eccezionale.

La sua larghezza, non compresi i portici laterali, è di metri 20 essendo essa destinata ad un transito considerevole di veicoli e di tram. La lunghezza riesce di metri 370 da via Ugo Bassi alla via Riva Reno, e di metri 260 dalla via Riva Reno alla via del Porto; e se si prenda tutta la lunghezza da via Ugo Bassi sino allo stradone esterno, che mette alla ferrovia, oltrepassa il chilometro.

§ 4.

Piano di ampliamento negli orti Garagnani.

L'idea di questo ampliamento fu concepita sino da quando nel 1862 fu presentato il progetto per l'apertura della nuova via dell'Indipendenza.

Un tale lavoro è di una speciale utilità, recando i seguenti notevolissimi vantaggi:

1.º di estendere l'abitato in prossimità degli scali ferroviari, ossia della stazione dei passeggeri e del servizio delle merci a piccola velocità.

2.º di migliorare le condizioni delle abitazioni nella zona da ampliarsi.

3.º di contribuire a facilitare le comunicazioni in quella parte ora quasi isolata della città.

Comprende una piazza rettangolare importante e due vie principali che si diramano dalla piazza medesima e che vanno diagonalmente una, al grande piazzale esterno di via Indipendenza e l'altra al piazzale che si formerà davanti al servizio delle merci a piccola velocità.

§ 5.

Tratto della nuova strada in prosecuzione di via Casse, compreso fra le vie di Riva Reno e del Porto; e parte del piano di ampliamento negli orti Garagnani, per cui si crede applicabile la legge per il risanamento della città di Napoli.

Ritenendo che ad una parte dei lavori descritti nei due precedenti paragrafi 3 e 4, non che ad un'opera di fognatura che qui appresso descriveremo, possa essere applicabile la legge per il risanamento della città di Napoli del 15 Gennaio 1885, N. 2892, sarà duopo che venga data di queste parti medesime una più particolareggiata descrizione.

Il tratto della nuova strada in proseguimento di via Casse e compreso fra la via Riva di Reno e la via del Porto dà luogo ad un taglio considerevole di case, ove la popolazione è relativamente assai densa, le abitazioni vi sono luride e malsane, gli scoli deficienti, le acque potabili insalubri, sia per loro stesse, sia perchè i pozzi sono pressochè tutti prossimi alle fogne ed ai cessi; ed ove in fine la ventilazione vi è scarsa ed inceppata per la ristrettezza e scarsità dei cortili, per la eccessiva bassezza dei portici e per la poca larghezza delle strade fiancheggiate dalle case medesime.

Per coloro che ben conoscono la città nostra sarà sufficiente di far rilevare che colla progettata opera si vanno a distruggere quasi per intero le tre vie della Fontanina, di S. Bernardino e vicolo Poggi

(ora chiuso al transito), ed alcune case di via Polese, per far comprendere l'evidente e grande beneficio igienico che a quella parte della città sarebbe con ciò arrecato; sicchè non può per essi cader dubbio sulla necessità di provvedere al miglioramento della mentovata zona interposta fra la via Riva di Reno e la via del Porto.

Per chi poi fosse della città ignaro, basta, a nostro avviso, il prendere in esame i rilievi che si sono fatti, sia rispetto alle vie, che rispetto alle fronti delle case della Fontanina e di San Bernardino (i quali rilievi figurano fra gli allegati descritti all'ultimo paragrafo della presente esposizione), per convincersi in quali deplorabili condizioni esse si trovino.

Colla progettata via che verrà munita di abbondante e speciale fognatura, come più innanzi mostreremo, si demolirebbero:

Num. 14 case in via Fontanina.

» 39 case in via S. Bernardino.

» 5 case nel vicolo Poggi.

» 7 case in via Polese.

È quindi manifesto come si risolverebbe in una vera opera di risanamento l'apertura di questa nuova strada, rispetto alla quale aggiungeremo i seguenti dati:

Superficie degli atterramenti M. q. 14,300

» delle aree edificative » 10,400

Lunghezza del tratto di strada suddetto: . . . M. l. 260

Importo L. 1,300,000

I molti atterramenti che deriverebbero dall'attuazione di questo piano rendono tanto più giustificata la proposta della costruzione di un nuovo quartiere nella località sopra indicata, e cioè nella zona degli orti Garagnani, che si reputa la più adatta all'uopo, e alla maggior parte della quale si crede sia applicabile la legge per la città di Napoli, perchè colla erezione di case salubri, colla costruzione di strade e di fogne, si porterebbe un risanamento generale alla città e specie un miglioramento igienico rilevantissimo ad una plaga di terreni piuttosto depressi e che forniti ora di scarse

abitazioni mancano di condotti di scolo e sono attraversati da canalette scoperte ove si versano le lordure delle case e del suolo.

Aggiungasi che esistendo negli stessi terreni orti irrigui, si porterà col nuovo quartiere il beneficio di impedire che i venti dominanti, che dicemmo essere l'ovest ed il nord-ovest, trasportino le esalazioni umide e nocive dalla periferia verso il centro della città.

Per dare contezza delle proporzioni di questa speciale proposta esporremo i seguenti elementi:

Piano di ampliamento negli orti Garagnani come è contemplato al paragrafo 4.

Superficie totale dell'ampliamento suddetto	M. q.	197,000
» » delle nuove strade	»	47,800
» » delle piazze	»	16,500
» » delle aree fabbricative	»	132,700
Lunghezza delle nuove strade	M. l.	2,580
Importo	L.	1,900,000

Parte del piano suddetto a cui si crede applicabile la legge di Napoli.

Superficie totale della parte predetta	M. q.	159,370
» » delle nuove strade	»	32,120
» » delle piazze	»	16,500
» » delle nuove aree fabbricative	»	110,750
Lunghezza delle nuove strade	M. l.	1,730
Sviluppo delle fogne che si propongono	»	1,960
Importo	L.	1,200,000

L'ulteriore lavoro di risanamento, a cui si è superiormente fatta allusione, riguarda la grande fogna o chiaviccotto da costruirsi sotterraneamente alla nuova via dell'Indipendenza.

Questo lavoro, oltrechè servire a raccogliere gli scoli della nuova strada e delle case laterali, avrà tale capacità da contenere le condutture del gas e dell'acquedotto del Setta, e forse ancora i fili tele-

grafici e telefonici come in altre città si è praticato, e da potere altresì valere come mezzo di risanamento per una parte estesa della città, la quale per insufficienza e mala condizione di chiaviche, e per ingorghi d'acqua che si formano nel principale collettore, che è quello di via Galliera, ora alquanto difetta di scolo. Di modo che quei proprietari che ne sentiranno il vantaggio dovranno concorrere nella spesa in una giusta proporzione, ed in base di un opposito e graduale campione di interessenza.

Il detto chiavicotto della lunghezza di M. l. 1,030 avrà origine dal principio della via Indipendenza all'angolo denominato di Canton de' Fiori e sboccherà nel canale delle moline al di sotto dell'attuale circonvallazione. La sua sezione e tutti i suoi particolari emergono dal rispettivo allegato, di cui si farà cenno in fine.

La zona, alla quale si estende il vantaggio di questo bonificamento, è assai considerevole, e per darne adeguata notizia basterà che si descriva il numero delle strade e delle case che verrebbero colla fogna risanate. Sono queste:

Via D'Azeglio	Case num. 65
» Solferino	» » 1
» Pignattari	» » 9
» Colombina	» » 4
» Castelfidardo	» » 1
» Tagliapietre	» » 12
» Urbana	» » 10
» Belfiore	» » 3
» Collegio di Spagna	» » 2
» Barberia	» » 7
Vicolo Griffoni	» » 7
» Gangaiolo	» » 3
Via Carbonesi	» » 15
» Santa Margherita	» » 16
» Val d'Aposa	» » 10
Vicolo Spirito Santo	» » 5
Piazza Celestini	» » 3
Via Fusari	» » 13

Da riportarsi Case num. 186

	Riporto	Case num. 186
Via Gargiolari	» »	12
» Marescalchi	» «	4
» Battibecco	» »	3
Vicolo Sant'Arcangelo	» »	4
Via degli Agresti	» »	5
» Volto Santo	» »	2
» Asse	» »	10
» de'Caprara	» »	2
Palazzo Comunale	» »	1
Via del Carbone	» »	4
» delle Banzuole	» »	4
» Oleari	» »	1
Vicolo Ghirlanda	» »	4
Via Ugo Bassi	» »	4
» Calcavinazzi	» »	3
» Pietrafitta	» »	7
» de' Gessi	» »	3
» Battisasso	» »	1
» Parigi	» »	2
» Rizzoli	» »	5
» Altabella	» »	2
» Manzoni	» »	4
» Galliera	» »	14
» de' Preti	» »	5
» Monari	» »	2
» Volturmo	» »	1
Vicolo Quartirolo	» »	4
Via dell'Orso	» »	12
» Malcontenti	» »	8
» Barberia	» »	15
» Marsala	» »	10
» Piella	» »	12
» delle Oche	» »	11
Vicolo Cattani	» »	5
Via Falegnami	» »	14

Da riportarsi Case num. 386

Riporto	Case num. 386
Via Repubblicana	» » 24
» Zini	» » 7
» Alessandrini	» » 15
Piazza Otto Agosto	» » 13
Via della Maddalena	» » 4
Fuori porta D'Azeglio	» » 7
Via dell'Indipendenza	» » 23
<hr/>	
Totale	Case num. 479

oltre le nuove case che si stanno costruendo o si costruiranno in via Indipendenza.

Perlocchè si vede quale immenso beneficio si porti ad oltre 50 strade, ed a 479 case, le quali rappresentano circa il decimo di quelle della città che sono in tutto 4950.

L'importo di questa fogna e dei pozzetti e bracci di raccordo è di L. 180,000, e per le cose dette ritieni ad essa applicabile la legge di Napoli più volte ricordata, sia per ottenere la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, come per avere dagli interessati il dovuto concorso.

Per questi tre lavori che sono da riguardarsi come opere di risanamento, e cioè:

- a) Tratto inferiore della nuova strada in continuazione di via Casse;
- b) Parte del piano di ampliamento negli orti Garagnani.
- c) Nuova fogna sottostante a via Indipendenza, si è fatto uno stralcio speciale dal piano regolatore di città, nel modo e come sarà spiegato nell'ultimo paragrafo della presente relazione.

Il sistema di fogne progettato per la via dell'Indipendenza verrebbe egualmente applicato al tratto suddetto della nuova strada in proseguimento delle Casse, ed al piano di risanamento negli orti Garagnani, come alla rete di chiaviche studiata nella pianta apposita.

§ 6.

Allargamento dei portici di via Farini nel lato di settentrione.

Per il tratto di via Farini compreso dal portico del Pavaglione, in piazza Galvani, sino all'angolo di via Toschi, si esaminarono due proposte, e cioè quella di allargare la strada, e l'altra di allargare i soli portici dal lato di settentrione. Considerando che la strada è bastantemente larga, per il comodo passaggio dei veicoli, mentre i portici predetti sono effettivamente angusti ed insufficienti ai bisogni del transito delle persone, che ivi è grandissimo; e considerando che quest'ultimo lavoro importa una somma notevolmente inferiore a quella che sarebbe occorsa per il primo, si preferì di adottare l'allargamento dei portici, secondo progetti di dettaglio che saranno da studiarsi.

§ 7.

**Formazione di una piazza di fianco al palazzo della
Cassa di Risparmio**

Molte furono le idee e le proposte che formarono oggetto di studio, alle scopo di togliere dalla pubblica vista, senza incontrare una spesa troppo rilevante, lo sconcio gravissimo da tutti lamentato dei ruderi esistenti di fianco al palazzo della Cassa di Risparmio; ma tutte più o meno presentavano assai gravi difetti, importando nello stesso tempo una spesa considerevole. E però si è stimato molto più conveniente di risolvere la questione in modo radicale, sebbene più costoso, atterrando cioè le case che fronteggiano la via Farini a lato della Cassa di Risparmio, ed una parte di via Toschi, per dar luogo preferibilmente alla formazione di una piazza.

Un motivo ancora che indurrebbe a tale preferenza, è che essendosi scelto per via Farini il partito di allargare i portici di settentrione, il lavoro della nuova piazza toglierebbe la rimarchevole sporgenza fra le due case Bernaroli e Gradi, situate agli angoli opposti di via Toschi.

§. 8.

**Nuova via da porta Zamboni a porta Lame; tratto da
porta Zamboni a via Galliera.**

Per comprendere ed apprezzare le particolarità vantaggiose della proposta di una nuova strada da porta Zamboni sino ai pressi di porta Lame, esaminiamo la pianta qui allegata e troveremo anzitutto che questa nuova via, la quale si estende da una parte ai prati di Caprara e dall'altra alla stazione da eseguirsi per la ferrovia di Portomaggiore, crea un'utilissima linea di congiunzione fra due luoghi estremi della città, e cioè i quartieri di porta Lame e quelli di porta Zamboni, dagli uni dei quali ora non si giunge agli altri che o percorrendo lunghissime e sinuose strade della città, o seguendo la circonvallazione.

Debbonsi inoltre calcolare due altri non piccoli benefici, l'uno cioè di mettere in comunicazione immediata il piano di ampliamento negli orti Garagnani con Galliera, l'Indipendenza e la Montagnola, e questa colle vie del Borgo, della Mascarella e Zamboni; l'altro di portare un qualche miglioramento a delle case, che lasciano alquanto a desiderare dal lato igienico.

L'andamento di questa strada non è interamente rettilineo, ed a ciò si è costretti per la esistenza di diversi punti obbligati, fra cui il passaggio alla Montagnola dinanzi al giuoco del Pallone, la Chiesa parrocchiale della Mascarella e la porta Zamboni; la qual cosa però dà luogo ad un assai tenue incurvamento.

La strada avrà la larghezza di metri 20 oltre i portici ai due lati; e la sua lunghezza risulta di più di un chilometro da porta Zamboni a via Galliera, e di metri 1770 da porta Zamboni a porta Lame.

§. 9.

Taglio della casa già Galletti in via dell'Indipendenza n. 4.

Il taglio di questa casa si rende necessario per la comodità del transito, e per togliere lo sconcio della parte che sporge sulla sezione stradale nel tratto compreso fra i due palazzi del Seminario

e di Canton de' Fiori. Si crede però di riservare la facoltà di ammettere o meno all'atto pratico la costruzione del portico e di un cavalcavia sulle strade laterali.

§ 10.

Taglio delle case n. 4 e 6 in via Goito.

Per la sistemazione di via Goito che congiunge due strade importanti quali sono l'Indipendenza e via Cavaliere si appalesa piùchè opportuno, necessario il taglio del portico delle case suddette, ricostruendo le loro fronti in addietro sulla linea delle vicine fabbriche.

§ 11.

Taglio del fianco della casa n. 13 in via Malcontenti.

Coi lavori di via Indipendenza andando regolarizzata la via dell'Orso, si rende necessario, per il raccordamento di quest'ultima colla via Bertiera, il taglio parziale del fianco della detta casa n. 13 nei Malcontenti.

§ 12.

Taglio della casa Pepoli in via Castiglione n. 6.

La via Castiglione, che è una delle principali arterie della città, è pressochè ostruita nel tratto ove sporge la detta casa n. 6 di fronte a via Clavature; e però se ne propone il taglio parziale, addentrandola sino alla linea dei vecchi palazzi Pepoli.

§ 13.

Taglio della casa Labanti in via Repubblicana n. 17.

Questo lavoro comprende il taglio della sola parte sporgente della casa qui mentovata.

§ 14.

Atterramento della casa n. 136 nella piazzetta detta della Pioggia, ossia nella via Riva Reno.

La presente proposta non riguarda che l'atterramento di tutta la parte della casa che è addossata al fianco del palazzo Tanari, il quale verrà così scoperto e sistemato. Un tipo speciale dimostra la condizione di quello stabile.

§ 15.

Allargamento di via Avesella.

L'accennato lavoro, che di certa guisa si collega col precedente, poichè serve a migliorare una via che ora è di scarsa importanza, ma che molta ne acquisterà allorquando servirà a congiungere il piano di ampliamento negli orti Garagnani colla ricordata piazzetta della Pioggia, non riflette che la demolizione delle parti sporgenti di due case situate nel lato di levante della strada.

§ 16.

Proseguimento dei portici nelle vie Moline e Castagnoli.

Si era per queste strade studiata una modificazione, allo scopo di rettificarne l'andamento, in ispecie nella parte più ristretta ed irregolare, e cioè al crocivio fra le strade medesime e quella delle Belle Arti; ma visto come la spesa fosse assai rilevante, e nel riflesso che si hanno altri lavori assai più importanti a cui provvedere, si sono limitate le proposte di miglioramenti all'apertura e continuazione dei portici, uno in via Castagnoli alla casa N. 11 d'angolo, allo sbocco nella via delle Belle Arti; e l'altro in via Moline alla casa di pari numero, allo sbocco nella strada Capo di Lucca.

Per avere più chiara idea di questo lavoro, e della opportunità di eseguirlo, si veggano i disegni allegati, che contengono i prospetti delle mentovate case allo stato attuale.

§ 17.

Allargamento di via Volturno.

Colla costruzione della nuova via dell'Indipendenza si vede manifesto il bisogno di portare dei miglioramenti e delle rettifiche alle strade attuali, che servono a metterla in comunicazione con quella di Galliera che corre quasi parallela. Fra queste evvi primieramente, e come una delle più prossime al centro, la via Volturno, della quale si propone un allargamento dal lato di mezzogiorno, vale a dire in prosecuzione della linea già per questo fine assegnata al laterale della casa Coltelli.

§ 18.

Allargamento di via Cavaliera.

Trovandosi questa strada ristretta, in causa specialmente dei portici a levante, nel tratto che si estende dalla casa N. 13 alla via S. Simone, si propone il taglio dei portici stessi e la ricostruzione delle fronti senza portico, sulla linea assegnata per il taglio.

§ 19.

Allargamento di via Barberia.

Un caso analogo si verifica per la via Barberia ove le case N. 9 e 11 hanno i portici molto sporgenti, di guisa che la sezione stradale in quel tratto essendo molto ristretta riesce assai incomoda per il passaggio dei veicoli. Si propone quindi la demolizione dei ripetuti portici, rifacendo le fronti in addietro.

§ 20.

Allargamento della via del Carbone.

Nel lato posteriore del palazzo Comunale la via del Carbone ha un andamento alquanto irregolare, ed in talune parti è altresì inde-

corosa. Perlocchè avuto riguardo all'attuale sua condizione, ed al bisogno di completare la incominciata sistemazione e riduzione in pristino del palazzo Municipale, si rende necessario l'allargamento della mentovata strada sia per iscopo di viabilità, sia per mettere più in vista il palazzo medesimo. Questo lavoro di allargamento fu iniziato colla costruzione della chiesa dei Metodisti.

§ 21.

Demolizione delle botteghe addossate ai lati di ponente e di mezzogiorno del palazzo Comunale.

Un lavoro, che si connette colle cose accennate al paragrafo precedente, è la demolizione sopra enunciata. Le botteghe, in ispecie di fabbro e battirame, addossate tanto al lato di ponente, quanto a quello di mezzogiorno del palazzo del Municipio, oltrechè costituire un grave sconcio per i passanti, ed un inconveniente gravissimo per gli uffici che vi stanno di sopra, impediscono di compiere il ripristino del Palazzo medesimo.

§ 22.

Allargamento di via Porta Nova.

Essendovi per questa via grandissima circolazione, congiungendo essa due punti importantissimi, e cioè la piazza Vittorio Emanuele e la piazza Malpighi, si è studiato l'allargamento ai due lati, ossia per il primo tratto, fra le vie Barbaziana e Gombruti, dal lato di mezzogiorno; e per il secondo tratto, fra la via Gombruti e la piazza Malpighi, dal lato di settentrione.

§ 23.

Allargamento di via Falegnami.

L'allargamento di via dei Falegnami dal lato di mezzogiorno oltrechè soddisfare a quanto venne accennato per la via Volturno, arreca un triplice vantaggio, ossia 1.º di portare i portici ad una

conveniente altezza onde raccordarli con quelli della nuova casa all'angolo di via Indipendenza, 2.º di rettificarne l'andamento, 3.º di raccordare l'imbocco di questa strada colla piazzetta della Pioggia, ora Riva di Reno.

Per rendere tutto ciò più evidente si vegga l'apposito rilievo dei portici attuali.

§ 24.

Allargamento di via D'Azeglio.

Per questa via si fecero parecchi studi, il risultato dei quali portò sia al convincimento che la soluzione più agevole e la più economica quella di limitare l'allargamento della strada al solo tratto a levante, fra il vicolo Colombina e la casa N. 32. Un allargamento nel tratto più prossimo alla piazza Vittorio Emanuele avrebbe presentato gravi ostacoli per ragioni di spesa, e per causa dell'atterramento di un edificio di particolare e storica importanza quale è il palazzo de' Notari.

§ 25.

Ampliamento della piazza dei Celestini, ed allargamento di via Spirito Santo.

La Regia scuola d'applicazione degli Ingegneri, situata sulla piazza dei Celestini e sulla via Spirito Santo, risentirebbe grandissimo vantaggio sia per avere attorno a sè spazio maggiore, sia per motivo igienico, se si atterrasero alcune case nelle dette località. In causa di ciò, e considerato come il lavoro in esame sarebbe ancora di pubblico interesse, si studiò l'ampliamento che si propone, e che arrecherà in quelle parti un rilevante abbellimento e moltissimo beneficio di aria e di luce agli stabili prossimi.

§ 26.

Ampliamento del Museo civico.

Essendo facilmente presumibile come possa in tempo non lontano occorrere un ingrandimento del Museo civico e dell'Archivio

di Stato, si è fatto argomento di proposta anche quest'opera, rimarcando che verrebbe il Museo protrato sino a via Toschi, sopprimendo la via intermedia denominata Marchesana. La proposta attuale non comprende che le sole espropriazioni per far luogo all'area di ampliamento.

§ 27.

Allargamento di via Santo Stefano presso la porta di città.

Questo lavoro che rappresenta un solo insieme con la formazione di un vasto piazzale esterno, contempla il proseguimento del pertico del Baraccano sino al piazzale medesimo, il taglio della chiesa di S. Giuliano e la conservazione delle due fabbriche costituenti la barriera.

§ 28.

Prolungamento delle vie Alessandrini, Capo di Lucca e del Borgo.

Le vie Alessandrini, Capo di Lucca e del Borgo si prolungherebbero sino al di fuori della cinta, onde allacciare l'interno della città col piano esterno, e ciò con un lavoro relativamente tenue. Si fa notare quanto alla via Alessandrini che il suo prolungamento fu preveduto anche nel ricordato progetto del 1862 per la strada dell'Indipendenza.

§ 29.

Nuova strada da via Santo Stefano a partire presso la Fondazza sino alla mura di città.

L'apertura di questa strada riesce agevole attraversando buona parte di terreni scoperti; e la sua utilità si riconosce prontamente solo che si consideri che con essa si otterrebbe una immediata comunicazione fra il principio di via Fondazza dal lato di levante e l'esterno sino al Foro-boario. La sua lunghezza riesce di M. 335.

§ 30.

Abbassamento del voltone o via del Baraccano.

Abbisognando anche nel lato di mezzogiorno di aumentare le vie di congiunzione tra l'interno e l'esterno si è fatta questa proposta, per mezzo della quale, e con un lavoro di sterro e di raccordamento non grave, si avrà una facile comunicazione, anche per veicoli, fra la via di S. Stefano e la parte esterna della città.

§ 31.

Nuova strada di fianco al palazzo Albergati in via Saragozza.

Anche questo lavoro, con cui si ottiene lo scopo di congiungere la via di Saragozza coll'esterno riuscirà di agevole esecuzione, attraversandosi quasi per intero dei terreni scoperti. La sua lunghezza è di M. 140.

§ 32.

Alzamento dei portici in via Santo Stefano nel tratto da via Borgolocchi all'arco del Baraccano.

Basterà l'enunciare questo provvedimento perchè ne sia compresa da tutti la opportunità.

I portici colà sono bassissimi, ed il disegno dei loro prospetti ne dà evidente prova.

§ 33.

Allargamento di via S. Giuseppe.

Fra le strade che congiungeranno la via Indipendenza con Galliera, una delle importanti è quella di S. Giuseppe, la quale mette ancora alla piazza Otto agosto. Il sub andamento è alquanto difettoso e stretta la sua sezione; di modo che si propone per essa un acconcio allargamento dal lato di settentrione.

§ 34.

Altri lavori di minor conto.

Altri lavori, che chiameremo di minor conto, sono una conseguenza delle opere principali ora descritte, e sarebbe superfluo di partitamente indicarli, non riguardando essi che la regolarizzazione degli imbocchi delle vie, o delle piazze limitrofe alle opere progettate.

§ 35.

Portici, e larghezze delle strade.

Stabilita massima che le nuove strade abbiano ad essere di preferenza con portici, parliamo delle loro larghezze.

In ordine a queste è palese che per le strade esistenti, e da allargarsi solo parzialmente, converrà in genere di stare alle condizioni e sezioni di quelle parti che nelle strade medesime restano conservate. Ma per quelle che si allargano in tutta la loro lunghezza, o che si costruiscono a nuovo, le prescrizioni di larghezza possono essere maggiormente od anche interamente libere; e per ciò si crede di stabilire come norma i seguenti ordini di larghezze, e cioè:

Strade di ordine eccezionale, larghezza, esclusi i portici, M. 20

»	di 1. ^o ordine	»	»	»	18
»	di 2. ^o »	»	»	»	16
»	di 3. ^o »	»	»	»	14

§ 36.

Fogne e pozzi neri.

L'argomento delle fogne e dei pozzi-neri è tuttavia assai discusso. Autorevoli pareri si hanno tanto in favore quanto contro ciascuno di questi due sistemi.

Avute però in considerazione le condizioni della nostra città, è stato preferito il sistema delle canalizzazioni per ogni genere di scolo; in armonia del quale sistema si presentano i tipi delle fogne, da adottarsi in massima per tutti i lavori del Piano attuale.

§ 37.

Importo dei lavori del Piano regolatore interno.

Al paragrafo 1 e di contro ai lavori proposti per il Piano regolatore interno abbiamo indicato il corrispondente importo.

Rispetto al quale vuolsi specialmente ricordare che gli articoli 77 e seguenti della legge di espropriazione stabiliscono il modo e la misura secondo cui va imposto ai proprietari di beni confinanti o contigui all'opera dichiarata di pubblica utilità, l'obbligo di contribuire all'esecuzione dell'opera stessa, in ragione del maggiore valore che vengono ad acquistare le loro proprietà; e che dopo l'apertura delle nuove strade, o l'allargamento di quelle esistenti, molte aree residue rimarranno da alienarsi, coll'obbligo negli acquirenti delle costruzioni delle fronti.

Di guisa che alla somma delle indennità dovute per l'acquisto delle case e dei terreni è da contraporre, come deduzione, il ricavato dei contributi, e delle vendite delle aree.

Di tutto questo si è tenuto conto nei calcoli suddetti, come cziandio si sono avuti in considerazione i lavori di pavimentazioni stradali, fognature, abbellimenti ecc., non che le spese per compilazione dei progetti di dettaglio, per la direzione tecnica ed assistenza dei lavori, per disaffitti, registro, rogiti, volture, per spese diverse, impreviste ecc., in una parola tutto quanto possa abbisognare per lo studio, la esecuzione ed il compimento delle opere.

PARTE SECONDA

PIANO REGOLATORE DI AMPLIAMENTO

§ 38.

Della forma del Piano di ampliamento, e della disposizione e grandezza in genere delle aree fabbricative.

Toccammo sul principio delle idee principali, alle quali si è informato il progetto d'ingrandimento della città; diremo ora dei suoi caratteri speciali e delle diversi sue particolarità.

Preso la cosa in astratto, la forma che più si presterebbe per una città, sarebbe quella in cui i vari punti del perimetro si trovassero equidistanti dal centro; e però la figura che generalmente si riscontra nelle piante della città è la figura poligonale, che tanto meglio si accosterebbe alla forma anzidetta quanto maggiore fosse la regolarità ed il numero dei lati del poligono.

Si è quindi considerato se fosse stato possibile e conveniente di dare al limite esterno della città da ampliarsi un andamento tale che, discostandosi per forma da quello delle mura attuali, avesse permesso di variare il numero dei lati del nuovo perimetro poligonale. Ma si è riscontrato che ciò non era attuabile senza andare incontro a gravi inconvenienti; e che non si poteva rinunciare, senza rilevantissime spese, alla forma esistente della città; per cui la periferia dell'ampliamento segue presso a poco la disposizione del circuito d'oggi.

Casi analoghi li troviamo confermati nei piani di ampliamento di altre città, come ad esempio Firenze e Madrid, nei quali piani i nuovi perimetri di ingrandimento poco si discostano dalla forma di quelli preesistenti.

Essendosi nei cenni preliminari indicate in modo generico le zone di ampliamento, le quali dal lato di levante si limitano alla nazionale di Santo Stefano, e dal lato di ponente alla provinciale di Saragozza, vediamo ora come siasi proceduto per suddividere il Piano in acconcie aree fabbricative, strade, piazze, giardini ecc.

Circa le disposizioni speciali delle aree fabbricative metteremo in vista come di preferenza, e per quanto era dallo stato locale acconsentito, siansi date alle isole delle case delle grandezze non esagerate seguendo anche l'esempio di altre città.

Che per tali aree la forma rettangolare sia la più razionale e la più adatta per gli ampliamenti e piani regolatori edilizi, è cosa resa manifesta dal maggior comodo che ne deriva per le abitazioni, dalla migliore apparenza estetica delle strade e piazze, e da quanto si è fatto per le altre città, fra le quali si annoverano, perchè se ne posseggono le piante, Roma, Firenze, Torino, Genova, Napoli, Madrid e S. Nazaire.

È vero per altro che in alcuni casi, e specialmente trattandosi di grandi città e di grandi distanze, anche le strade diagonali (che danno luogo a fabbricati con angoli diversi) presentano dei vantaggi, diminuendo le percorrenze. Quindi è che anche nel Piano in esame talune strade sono diagonali, come nel Piano di ingrandimento negli orti Garagnani e nell'ampliamento fuori porta Santo Stefano.

In ordine poi alle suddivisioni delle aree, notiamo eziandio che furono queste studiate a modo da prestarsi ad un tempo a ripartire opportunamente le distanze da strada a strada, e le grandezze delle isole fabbricative: a prova di che forniamo i dati seguenti:

Lati medi delle isole da fabbricarsi, come sono contemplate nel presente piano di ampliamento	M. 100 per M. 140.
Idem come si riscontrano nel Piano di ampliamento della Città di Madrid	» 100 per » 125.
Idem idem di Roma	» 60 per » 100.
Idem idem di Torino	» 90 per » 120.
Idem idem di Firenze	» 115 per » 145.

da cui si vede come le proporzioni qui proposte siano in una conveniente misura anche per i bisogni igienici e di aereamento.

§ 39.

Dei lavori principali proposti nel Piano di ampliamento.

Rispetto ai lavori più importanti che si propongono nel Piano di ingrandimento non avremo che a significare come questi consistano, nel loro complesso, nei grandi viali e nelle altre principali reti stradali che si svolgono attorno all'attuale città, e di cui daremo in appresso un sommario ragguaglio.

Dianzi vedemmo come l'atterramento delle mura tragga con sé l'appianamento della fossa, e quindi l'allargamento dell'attuale circonvallazione esterna.

Da ciò si è tratto partito per creare un nuovo grande viale alberato che con assai più vaste dimensioni di quello esistente, ne seguirebbe l'attuale andamento, con questo che diverrebbe suscettibile di essere all'intorno, e quasi dappertutto, fabbricato da ambo i lati, e specialmente di villini nella parte di mezzogiorno.

La suddivisione delle aree fabbricative e delle strade, oltre al soddisfare alle massime più essenziali di sopra enunciate, dovevano in pari tempo rispondere ad altri criteri secondari sì, ma pur di non lieve interesse, quali sono:

1.° Mantenerle e migliorarle le vie esistenti che si dirigono verso il forese:

2.° Abbondare nella formazione di piazzali e giardini, non tralasciando di creare una piazza anteriormente al posto ove ora esiste il servizio delle merci a piccola velocità.

3.° Soddisfare ad altri bisogni per mercati, servizi pubblici ecc.

4.° Assecondare le condizioni derivanti dalle esigenze delle linee ferroviarie attraverso il Piano di ampliamento.

Tutto ciò si è procurato di conseguire nel progetto che si presenta, e ci pare venga confermato dall'esame della pianta.

§ 40.

Larghezza dei viali e delle strade, ed altre modalità relative.

Il concetto delle strade assai larghe è ormai da tutti abbracciato; concetto, che ha in principal modo la sua giustificazione nel fatto,

che specialmente si è manifestato in questi ultimi anni, del sensibilissimo accrescersi del movimento dei veicoli e delle persone, e del grande sviluppo che prendono, anche nell'interno degli abitati, le linee ferrate a trazione animale, od a trazione meccanica.

Le larghezze quindi assegnate ai viali e strade risultano piuttosto vaste, e sono le seguenti:

Grande stradone o viale alberato perimetrale esterno . . .	Metri 40
Nuovo viale alberato nel luogo dell'attuale circonvallazione nel lato a valle	» 30
Lato a monte	» 26

Nella parte a monte, ossia da porta Santo Stefano a porta Saragozza, la larghezza è minore sia perchè la sezione degli spalti della mura è colà più ristretta, sia per lasciare maggiore campo alla costruzione dei villini.

Strade di 1. ^o ordine.	Metri 24
» 2. ^o »	» 20
» 3. ^o »	» 16

Volendo avere un termine di confronto per queste larghezze, si fa notare che a Firenze ai viali Principe Amedeo, e Principessa Margherita, furono date le larghezze di Metri 40. 20 e di Metri 46. 20 compresi i marciapiedi laterali di Metri 7. 25 e Metri 8. 12.

Inoltre nelle larghezze di cui sopra si intendono non compresi i portici, essendosi anche per il Piano di Ampliamento esterno fissata massima che le strade debbono essere di preferenza costruite con portici.

§ 41.

Piazze, giardini e fontane di abbellimento

Tanto i viali alberati, quanto le strade sono come si disse intermezzate da piazze.

Svariate sono le forme ad esse piazze assegnate, nè poteva essere diversamente, poichè nei casi nei quali il Piano di ampliamento

si accorda colla parte vecchia della città, o dove più strade si incontrano sotto angoli obliqui, non era possibile di attenersi alle forme rettangolari, come gli esempi dominanti suggerirebbero; e però se ne scorgono ancora delle poligonali, e talune non del tutto regolari, od a forma curvilinea.

Per le prime, e cioè per quelle regolari, sono sempre possibili delle soluzioni architettoniche soddisfacenti. Invece per le curvilinee potrebbe obbiettarsi che non bene si presteranno alle erezioni delle fabbriche.

Al che però è dato di osservare che qualora, come nel caso nostro, i raggi delle curve siano ampi, poco sensibili riescono gl'incurvamenti delle fronti, le quali poi possono all'atto pratico ridursi a lati poligonali, non senza rammentare che si hanno a Firenze, a Siena ed altrove belli esempi di piazze curvilinee.

A completamento di quanto precede si aggiunge che nel delineare i giardini, i viali per passaggio ecc. per i nuovi quartieri di abitazioni, si è avuto anche in mira di approfittare di quegli spazi che per ispeciali condizioni, singolarmente di forma, riescirebbero inadatti per aree fabbricative.

§ 42.

Mercati per bestiami, piazze d'armi, bagni pubblici, piazze coperte, pescherie, lavatoi ecc.

Fra i molti bisogni, a cui occorre di provvedere con questo studio, non vanno omesse le opere indicate nel presente paragrafo.

La esistenza in vicinanza di porta Lama del pubblico Macello (che potrebbe eventualmente ampliarsi all'esterno) e la prossimità dell'attuale stazione ferroviaria, a cui sarà pure congiunta l'altra di Portomaggiore, hanno suggerita come località adatta alla formazione di un mercato per bovini e suini quella interposta fra porta Lama e porta San Felice, alla quale facilmente si accede da ogni lato come scorgesi dalla pianta.

La sua estensione di circa Metri 240 per Metri 400, è assai più vasta di quella del Foro-boario e dell'attuale mercato dei suini posto lungo la mura di porta Lama.

Si era pensato se fosse stato necessario di progettare una piazza d'armi, o campo di Marte speciale, ma essendosi appreso che, oltre a quella esistente presso la Montagnola, che può bastare per piccole manovre, i prati Caprara, quando siano sistemati e provveduti di scolo (cosa che la competente amministrazione sta esaminando) possono servire benissimo, come anche nella condizione attuale servono di piazza d'armi, si è invece avuto l'idea di fornire i prati di un altro accesso comodo, che più li accosti alla stazione ferroviaria per il caso in cui avvenisse un considerevole movimento di truppe. A ciò si è provveduto proponendo una nuova strada alberata in prosecuzione di quella da porta Lame a porta Zamboni, di cui si parlò.

Un'area posta fra il canale di Reno, la Via Sant'Isaia e la strada attuale di circonvallazione esterna è già stata destinata per case operaie, ed è fra quelle indicate per un bagno pubblico.

Quanto ai mercati coperti o piazze d'erbe, pescherie, lavatoi e caserme od altri stabilimenti pubblici, ci limiteremo qui ad accennarli come argomenti di studio per i progetti particolareggiati, avvertendo che non mancherà modo di provvedere ad essi, essendo molti ed estesi i rettangoli fabbricativi, ed i terreni, dei quali, mediante le occupazioni di determinate zone, si potrà disporre nelle diverse parti del Piano di ampliamento. Taluni di questi si sono intanto ed in via di massima distinti e segnati per servizi pubblici nella pianta del progetto, nella scala da 1 a 4000.

§ 43.

Stazione fuori porta Galliera, stazioni da erigersi e linee per ferrovie e tram.

In ordine alle stazioni per ferrovie e tram a trazione meccanica, occorrono alcune riflessioni.

La prima riguarda un futuro e probabile ampliamento della stazione fuori porta Galliera. Se questo ampliamento accadrà non potrà aver luogo che in un solo senso, e cioè nel senso di una maggiore larghezza, la quale non potrebbe conseguirsi che dal lato di tramontana, essendovi dal lato opposto o la strada di circonvallazione, o degli opifici ragguardevoli come il molino a cilindri, l'officina del gas ecc.

In questo caso, tanto per la parte che si trova a levante, quanto per quella che è a ponente della provinciale di Galliera, si è giudicato conveniente di lasciare per ora delle aree libere da fabbricazione, salvo poi di prendere a suo tempo le necessarie intelligenze, già iniziate, coll'amministrazione ferroviaria, onde sapere se vorrà essa acquistare quelle aree, o se pure vi rinunci; nel quale ultimo supposto quei terreni cadrebbero nella condizione degli altri compresi nel Piano di ingrandimento, vale a dire diverrebbero terreni fabbricativi, come è indicato nel Piano con linee punteggiate.

Altre osservazioni occorrono per le nuove stazioni della ferrovia di Portomaggiore, e del tram Bologna-Imola, le quali, a quanto pare, verrebbero stabilite una prossima all'altra (con un solo fabbricato per i passeggeri) nei terreni vicini alla città ed interposti fra porta Zamboni e Porta S. Vitale.

Nel disegno del piano è stata tracciata la località e presso a poco la forma che avranno quelle stazioni; siccome però i progetti non sono ancora definitivi, così è bene dichiarare che quella Parte di Piano, a cui esse corrispondono, potrà forse andare modificata in relazione ai progetti che saranno conclusi; con questo che sarà posta massima cura perchè intorno alle stazioni vi siano piazzali sufficienti; perchè le strade d'accesso siano comode e spaziose; perchè si dispongano in precedenza le aree che potessero divenire fabbricative presso le stazioni medesime; e perchè in fine non manchi possibilmente qualche parte di abbellimento disposta a giardino.

Si rimarcherà che la ubicazione di queste stazioni è sensibilmente obliqua rispetto alle strade che le circondano, ma è questa una necessità che la società dichiarò di non potere forse superare causa i raccordamenti delle curve coi binari esistenti per la ferrovia di Ancona. Nullameno si ha lusinga che il piano delle stazioni, in seguito di altri studi, venga disposto quasi parallelamente alle strade predette.

Anche attorno a queste stazioni si è disegnato uno spazio libero.

Oltre alle linee di ferrovie, o tram a vapore, delle quali abbiamo avuto occasione di far cenno, altre ancora saranno probabilmente progettate e costruite in seguito attraverso il Piano di ingrandimento il quale potrà quindi subire qualche parziale e lieve modificazione.

E però rispetto a queste nuove vie ferrate, visti i grandi disturbi che arrecano sia al pubblico che alle società esercenti i passaggi a livello, sarà da tentarsi ogni maniera perchè col mezzo di altre opere tali passaggi siano in avvenire evitati.

§ 44.

Rettificazioni e migliorie sulle strade esistenti.

Il piano di ampliamento è in generale contenuto entro i limiti di quei tratti delle strade foresi, ai quali sono applicabili le disposizioni del vigente Regolamento edilizio (veggasi l'art. 46 del regolamento stesso).

Tali tratti sono:

- a) Da porta Maggiore (Ora Mazzini) ai Crociali.
- b) » S. Stefano all'incontro colla via Siepe lunga.
- c) » Castiglione alla via detta dei Cappuccini.
- d) » S. Mamolo (ora D'Azeglio) alla Palazzina.
- e) » Saragozza al Meloncello.
- f) » Galliera alla Zucca.
- g) » S. Felice alla Chiesaccia.
- h) » S. Donato (ora Zamboni) alla ferrovia.

Per questi tratti di strade, non che per quelli corrispondenti alle altre quattro porte qui non indicate, e cioè S. Isaia, Lame, Mascarella e S. Vitale, potendo le fabbricazioni essere più probabili che altrove, si è esaminato se e quali rettilineamenti, migliorie, e deviazioni fossero in essi convenienti e possibili, al di là sempre della zona di ampliamento segnata nel Piano, e si è pervenuti ai seguenti risultati.

- a) Porta Maggiore (nulla).
- b) » S. Stefano, allargamento e sistemazione dal perimetro di ampliamento sino presso il bivio chiamato della Madonna del Moro.
- c) » Castiglione, allargamento sino al bivio presso la villa Tattini, lavoro approvato ed in corso di esecuzione.
- d) » S. Mamolo (nulla).
- e) » Saragozza (nulla).

- f) Porta S. Felice, rettilineamento sul lato di settentrione, dal perimetro suddetto sino al fabbricato delle otto colonne.
- g) » Galliera (nulla).
- h) » S. Donato, deviata per intero dalla linea di ingrandimento sino alla proprietà Minelli.
- i) » S. Vitale, sistemata per intero sino alla casa di ragione Aria.
- k) » Mascarella (nulla).
- l) » Lame, deviata per intero dal piazzale del passaggio a livello, sino alle fortificazioni.
- m) » S. Isaja (nulla).

§ 45.

Fortificazioni.

Esaminando il Piano, si vede che nella zona compresa fra la località detta la Zuca e la via Lame, e fra la Mascarella e la via esterna s. Donato, si va ad occupare una piccola parte della prima linea delle fortificazioni. Intorno a ciò essendosi assunte necessarie informazioni, si è rilevato come non possano quelle fortificazioni arrecare impedimento essendo destinate ad essere soppresse in termine forse prossimo.

§ 46.

Dati di popolazione del Comune di Bologna, e dati statistici della città come è in oggi, e come verrebbe ampliata.

Popolazione del Comune.

Anno	Città	Frazioni	Totale
1871	85,545	26,397	111,942
» 1872	85,135	26,711	111,846
» 1873	85,687	26,775	112,462
» 1874	85,693	27,205	112,898
» 1875	86,481	27,714	114,195
» 1876	86,973	28,804	115,777
» 1877	88,047	29,688	117,735
» 1878	88,929	30,408	119,337

Anno	Città	Frazione	Totale
1879	90,204	31,425	121,629
» 1880	» 91,293	» 32,265	» 123,558
» 1881	» 91,246	» 30,333	» 121,579
» 1882	» 92,354	» 31,323	» 123,677
» 1883	» 95,605	» 32,007	» 127,612
» 1884	» 95,424	» 32,117	» 127,541

DATI STATISTICI

Città come è in oggi.

Superficie totale della città	M. q.	3,980,000
Idem delle strade	»	466,000
Idem delle piazze, giardini e spazi pubblici	»	89,000
Idem delle parti fabbricate, prati, orti, giardini e spazi privati	»	3,425,000
Lunghezze delle strade esistenti	Chilometri	66

Dati riflettenti i lavori proposti all'interno della città.

Superficie delle demolizioni di fabbriche conseguenti dall'attuale Piano regolatore della città	M. q.	114,770
Idem delle nuove strade	»	83,560
Idem degli allargamenti	»	18,620
Lunghezze delle nuove strade	Chilometri	4,270
Idem degli allargamenti	»	2,500
Superficie delle nuove aree edificative comprese quelle corrispondenti all'intero piano di ampliamento negli orti Garagnani	M. q.	255,800
Differenza fra le demolizioni e le aree fabbricative	»	141,030
Lunghezza della cinta attuale della città	Chilometri	7,500

Città come verrebbe ampliata all'esterno.

Superficie totale dell'ampliamento della città come è segnato nel Piano, prendendo per limite la periferia del grande viale esterno	M. q.	4,512,800
---	-------	-----------

Superficie come retro deducendovi le aree occupate dalle stazioni ferroviarie fatte, od in progetto, e da altre zone consimili.	M. q.	3,251,000
Idem delle strade e viali	»	978,780
Idem delle piazze, giardini pubblici e mercati	»	283,360
Idem delle aree rimanenti.	»	1,988,860
delle quali fabbricative	»	1,591,000
Lunghezze delle nuove strade e viali.	Chilometri	47,410
Idem del nuovo perimetro compresi M. 2,170 della parte di mezzogiorno ossia da Saragozza a S. Stefano che non viene ampliata	»	10,300
Idem dei tratti di strade che si diramano dalle porte della città, e che vengono rettilineati o spostati al di là del perimetro del Piano di ampliamento.	»	2,560
Larghezza massima dell'ingrandimento	M.	980
Idem minima	»	320

Da questi dati ricaviamo che la cerchia della città misura Metri lineari 7,500 e che il nuovo perimetro proposto risulta di M. l. 10,300.

Se esaminiamo la pianta unita vedremo disegnata una terza linea perimetrale distinta con punteggiatura in nero: rappresenta questa il circuito medioevale della città, che aveva lo sviluppo di M. l. 4,300.

L'allargamento corrispondente alla detta periferia di M. l. 7,500 avvenne nell'anno 1206, e nel 1327 fu incominciato l'attuale muro di cinta, il quale ebbe compimento nel 1385.

Coll'ultimo allargamento fu triplicata la superficie complessiva di Bologna; coll'ingrandimento ora proposto la superficie attuale verrebbe più che duplicata se si tenga conto delle aree occupate dalle stazioni ferroviarie ecc., dedotte le quali aree l'ingrandimento andrà invece a riescire inferiore all'estensione che oggi ha la città.

Osservando la detta pianta si rileva pure che anche in antico la tendenza della città all'ampliamento si manifestava di preferenza dal lato di Galliera.

§ 47.

Delle proporzioni dell'ingrandimento.

Dallo specchio della popolazione si rileva che in 13 anni essa è aumentata di 15,599 abitanti, ossia con un accrescimento in media di 1200 persone all'anno, delle quali la massima parte dentro la città, o nei pressi della medesima.

Per arrivare a stabilire un confronto fra la estensione del proposto ampliamento esterno, ed il numero di popolazione che potrebbe largamente capirvi, prendiamo alcuni dati tanto dalla nostra quante da altre città, e vediamone i risultati.

In un progetto fatto nel 1876 per un Piano di ampliamento esterno nella parte orientale della città di Genova si seguì la massima che ad ogni abitante fossero assegnati M. q. 35 di area, dei quali M. q. 4 circa per superficie viabile, ed il rimanente ossia Metri quadrati 31 per area fabbricativa. Occorre però di ricordare che la città di Genova non tanto rispetto al Piano di ampliamento suddetto, quanto nel suo interno si trova in condizioni eccezionalmente sfavorevoli per agglomeramento di popolazione, e per ristrettezza di strade.

Un dato pressochè identico e cioè M. q. 35 di superficie complessiva per ogni abitante si verificava a Parigi prima che il limite esterno fosse proteso alle fortificazioni, dopo di che salì a M. q. 46. 45. A Londra (ove però i dati sono un po' incerti) si aveva, alla stessa epoca, circa un abitante ogni cento metri quadrati.

Per altre città e per altri studi, sempre però di parecchi anni addietro, si è rilevato che furono tenuti per base M. q. 45 di area complessiva per ogni abitante.

Venendo ora al caso nostro, premettiamo che, di conformità a quanto si rileva dai dati precedentemente esposti, moltissime aree comprese entro il perimetro del Piano non potranno per diverse e particolari circostanze inerenti alle attuali loro condizioni essere totalmente od anche solo parzialmente destinate alla erezione di fabbricati per abitazioni, e dovranno perciò limitarsi ad essere circondate dalle nuove strade, di cui alcuni tratti secondari anderanno fors'anche all'atto pratico a sopprimersi, come ad esempio ove esistono i locali militari detti del Ranuzzino fuori porta Lama,

l'ospedale di s. Orsola fuori porta s. Vitale, ecc.; senza notare che molte superficie venendo probabilmente destinate a villini, o ad altre fabbriche con vaste adiacenze di suolo per giardini, prati ecc. maggiore sarà la diminuzione che ne conseguirà per le zone fabbricative. Di modo che facilmente si scorge come l'area d'ingrandimento vada rispetto a ciò di molto scemata.

Fatto uno scandaglio di calcolo si è appunto valutato che l'area fabbricativa nel Piano di ampliamento si riduca ai M. q. 1,591,000 retro indicati.

Ora però se a quest'area si aggiunga la differenza di M. q. 141,030 che vedemmo esistere fra le aree delle case demolende e le aree che diverranno fabbricative dentro la città (compreso l'ampliamento negli orti Garagnani) avremo un totale di M. q. 1,732,030, i quali rappresentano l'intera superficie fabbricativa che coll'attuale progetto si andrà ad ottenere dentro e fuori la città.

Per cui, ritenendo che alla esecuzione del Piano possano venire assegnati 40 anni, e calcolando un aumento di 1200 persone all'anno, si avrà al termine di questo periodo una popolazione in più di all'intorno 48,000 abitanti, ai quali corrisponderà in media (fra la città ed il piano esterno) un'area puramente di suolo fabbricato di M. q. 33 circa per ogni abitante, vale a dire più di quanto risulta per altre città importanti.

Facciamo infine il raffronto fra la città come è in oggi e come sarebbe, nella sola parte del piano esterno, completando gli elementi dianzi citati, coll'espone altri relativi alle piazze, strade, ai giardini ecc., in ragione del numero degli abitanti.

A tal fine sottoponiamo il seguente prospetto, non senza avvertire che nel Piano di ampliamento esterno calcoliamo che si vadano ad avere soli 40,000 abitanti (senza tener conto della popolazione attuale entro la zona di ingrandimento) presumendo che gli altri abitanti in aumento trovino ricetto nel piano degli orti Garagnani, e nelle riedificazioni nell'interno della città, comprese quelle in corso lungo la nuova via dell'Indipendenza.

Progressivo	INDICAZIONI	SUPERFICIE IN RAGIONE DI OGNI ABITANTE						Lunghezza delle strade in ragione di ogni abitante	OSSERVAZIONI
		delle città nella loro totale estensione	degli ampliamenti	delle aree fabbricate entro le città compresi giardini, orti, ecc.	delle aree fabbricative per ampliamenti	delle strade	delle piazze, giardini, ecc		
1	Bologna attuale con 95 mila abitanti	M. q. 41. 88	. . . . .	M. q. 36. 05	. . . . .	M. q. 4 91	M. q. —. 93	M. lin. —. 69	(1) Senza tener conto della popolazione attuale entro la zona di ingrandimento,
2	Bologna riguardata nel solo Piano di ampliamento esterno, ora proposto, con 40 mila abitanti (1) . . . . .	. . . . .	M. q. 112. 82 (2)	. . . . .	M. q. 39. 77 (3)	» 24. 47	» 7. 08	» 1. 18	(2) Compresa le aree occupate dalle stazioni ferroviarie e da altre zone consimili. Escluse queste, la cifra o coefficiente 112. 82 si riduce a 81, 27.
3	Piano di ampliamento di Genova del 1876, per 50 mila abitanti . . . . .	. . . . .	» 35. — (4)	. . . . .	» 31. —	» 4. —	» 2. 08	» —. 25	(3) Questo coefficiente di 39. 77 corrisponde all'area fabbricativa retro-indicata in M. q. 1,591,000.
4	Città di Torino con 250 mila abitanti	» 65. 26 (4)	. . . . .	» 32. —	. . . . .	» 3. 21	» 7. 77	» —. 42	(4) In questi coefficienti essendo compresi i fiumi, od altre zone, la somma dei coefficienti parziali non corrisponde col coefficiente relativo alla superficie complessiva della città.
5	Città di Firenze con 169 mila abitanti e compresa la parte esterna aggregata alla città.	» 250. 05 (4)	. . . . .	» 43. 20	. . . . .	» 36. 39	» 9. 09	» 1. 58	

Dal che si scorge come il Piano di ampliamento esterno che si presenta sia abbondante ma non soverchio rispetto allo sviluppo di popolazione che si presume verificabile nel lasso di 40 anni.

Deve si è stati maggiormente larghi e nell'ampiezza delle strade, piazze, dei giardini ecc., ma ciò costituisce manifestamente un pregio e non un difetto.

§ 48.

Indicazione dei lavori principali del Piano di ampliamento esterno.

Seguendo la norma di quanto si disse al paragrafo 37 relativamente al piano di città, e tenuto conto dei medesimi elementi di spesa e di ricavo, indicheremo qui appresso i principali lavori del Piano di ingrandimento esterno, aggiungendo il corrispondente importo.

Tali lavori sono:

- 1.° Grande viale alberato esterno della larghezza di M. 40 MI. 8,130
- 2.° Demolizione della mura di cinta e lavori conseguenti rispetto alla fossa, ed all'allargamento del viale corrispondente (larghezza M. 30 e M. 26). " 7,500
- 3.° Strade o viali della larghezza di M. 28 " 1,500
- 4.° Strade della larghezza di » 24 " 2,580
- 5.° Idem Idem di » 20 " 12,180
- 6.° Idem Idem di » 16 " 15,520
- 7.° Idem attuali, da sistemarsi al di là della zona di ampliamento " 2,560

Il costo delle quali opere comprese le piazze, piazzali, giardini, fogne ecc., è di L. 11,000,000.

§ 49.

**Importo totale dei lavori del Piano regolatore della città
e del Piano di ampliamento esterno.**

L'importo complessivo dei lavori risulta:

Piano regolatore di città.	L. 18,780,000
Piano di ampliamento esterno.	» 11,000,000

Sommano L.	<u>29,780,000</u>

OSSERVAZIONI SPECIALI E CONCLUSIONE

§ 50.

**Prescrizioni tecniche, e facoltà da chiedersi
per l'esecuzione del Piano.**

Una parte importante rimane ancora da sviluppare ed è quella che concerne i vincoli speciali cui dovranno essere legate le future costruzioni delle fabbriche e degli edifici diversi che sorgeranno lungnesso le strade e di fronte alle piazze. La materia è grave, e richiederebbe uno svolgimento esteso. Procureremo quindi di essere brevi, e di riassumere soltanto le più importanti considerazioni, e le relative conclusioni.

È indubitato essere necessario che tanto per l'interno della città come per i lavori progettati al di fuori, siano stabilite delle condizioni tecniche speciali per le fabbriche da erigersi, e che siano accordate delle particolari facoltà in ordine alle espropriazioni. Le quali facoltà non riguardano che quanto fu sommariamente accennato al paragrafo 1.º, e cioè al diritto di espropriare non solo i beni indispensabili all'esecuzione dell'opera, ma anche quelli attigui in una determinata zona.

Riguardo alle condizioni tecniche per le nuove costruzioni, si osserva che la cosa è più semplice per la città, ove le case sorgendo in margine alle strade, le prescrizioni da imporsi non possono in generale riflettere che le modalità delle fronti ed i loro tipi; ma altrettanto non può dirsi per il Piano di ampliamento esterno, dove i terreni fabbricativi essendo assai vasti possono gli edifici costruirsi in punti più o meno addentrati dal limite della strada.

Faremo quindi rimarcare che se da un lato l'imporre ai proprietari od agli acquirenti di aree dei vincoli troppo onerosi può tornare di qualche pregiudizio al più facile sviluppo delle nuove fabbriche, d'altra parte non può lasciarsi che essi costruiscano ad arbitrio, per mancanza di apposite discipline; e però saranno necessarie in ogni modo delle restrizioni.

Onde pertanto conciliare sia l'interesse privato facilitando le costruzioni, sia l'interesse pubblico facendo sì che queste vadano a riescire per quanto si può decorose e comode per il pubblico transito, si sono formulate delle particolari prescrizioni inserite in due elenchi, uno per la città e l'altro per l'esterno (vedi gli allegati).

Rispetto alla città si ravvisa necessario che per talune strade principali, come le vie Rizzoli e Ugo Bassi, la prosecuzione di via Casse, e la nuova strada da porta Zamboni a porta Lame, vengano stabilite delle norme determinate (salve le debite eccezioni per casi speciali, per monumenti ecc.), circa la larghezza e l'altezza dei portici, e per l'altezza dei fabbricati. Altrimenti facendo non si eviterebbero gli inconvenienti, da noi troppo noti, di avere nella maggior parte della città dei portici alquanto disuguali, e disformi, e delle altezze fra i fabbricati prossimi assai diverse.

È vero che considerata la cosa dal lato igienico si avrebbe interesse, per favorire la ventilazione delle strade e delle case, che queste ultime fossero piuttosto basse, ma d'altra parte è da notarsi che trattasi di strade assai larghe e insieme di tale importanza, da non potere la parte edilizia non essere presa anch'essa in molta considerazione. Nè va obbliato che sarà maggior vantaggio per la speculazione, e quindi per la vendita delle aree, il potere erigere dei fabbricati convenientemente alti.

In ordine all'ampliamento esterno si è ritenuto che il migliore partito sia quello di adottare per le strade tre diverse classificazioni e cioè:

1.^a Strade principali o viali, rispetto a cui il Municipio avrà facoltà di acquistare, oltre alla superficie stradale, una zona di terreno ai due lati, di sufficiente larghezza, per imporre agli acquirenti delle aree quelle fabbriche o costruzioni che stimerà opportune.

È superfluo il dire che in questa classificazione sono comprese le piazze.

2.^a Strade meno importanti, per le quali il Municipio acquisterà le sole zone o aree stradali, con facoltà però di imporre ai proprietari determinati vincoli per le fabbriche da erigersi ai due lati delle strade medesime.

3.^a Strade inferiori, per le quali è lasciata ai proprietari facoltà di costruire fabbriche come credono, salve poche generali prescrizioni.

Per dare idea del come riescirebbe quest'ultima classificazione si veggia la speciale pianta indicata fra gli allegati.

A corredo eziandio delle cose dette figura fra gli allegati stessi una tavola speciale, la quale contiene le sezioni normali, puramente di massima, non impegnative per l'esecuzione, e redatte solamente per dare una idea intorno alle nuove strade di città ed ai viali esterni.

§ 51.

Conclusioni.

Dopo tutto quanto si è detto ci sembra che il Piano proposto, oltre a provvedere alle esigenze del transito e cioè ad una più facile e sollecita circolazione tanto fra le diverse parti della città, come dai centri più importanti verso l'esterno, soddisfi ad un tempo ai bisogni che ingenera l'accrescersi costante della popolazione, non che a tutte le condizioni desiderabili di spazio, di igiene, di comodità e di decoro.

Bologna 21 Novembre 1885.

L'Ingegnere Capo Municipale

EDOARDO TUBERTINI

Distinta degli allegati al progetto del Piano regolatore di città
e di ampliamento esterno.

Oltre la piccola pianta annessa alla relazione, nella scala di 1 ad 8000, formano parte sostanziale del progetto gli allegati qui appresso descritti.

	Scala
N. 1 Tipo A. - Pianta generale del Piano regolatore della città e di ampliamento esterno . . .	$\frac{1}{4000}$
» 2 » B. - Pianta generale per il solo Piano regolatore della città.	$\frac{1}{2000}$
» 3 » C. - Pianta speciale che comprende i seguenti lavori	$\frac{1}{1000}$
a) Allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi e delle piazze e strade contermini.	
b) Taglio della casa già Galletti in via dell'Indipendenza N. 4.	
c) Allargamento di via del Carbone.	
d) Demolizione delle botteghe addossate ai lati di ponente e di mezzogiorno del palazzo Comunale.	
e) Allargamento di via Porta Nova.	
f) Taglio della piccola casa Popoli in via Castiglione N. 6.	
» 4 » D. - Pianta della nuova strada lungo via Casse.	$\frac{1}{1000}$
» 5 » E. - Piano di ampliamento negli orti Garagnani.	id.
» 6 » F. - Pianta speciale.	id.
a) Allargamento dei portici di via Farini nel lato a sinistra, ossia di settentrione.	

- b) Formazione di una piazza di fianco al palazzo della Cassa di Risparmio.
 - c) Allargamento di via D'Azeglio.
 - d) Ampliamento della piazza dei Celestini, ed allargamento della via Spirito Santo.
- N. 7 Tipo G. - Pianta della nuova strada da porta Zamboni a porta Lame per la parte che corrisponde al tratto da porta Zamboni a via Galliera $\frac{1}{1000}$
- » 8 » H. - Pianta speciale $\frac{1}{1000}$
- a) Taglio dei portici delle case N. 4 e 6 in via Goito.
 - b) Taglio del fianco della casa N. 13 in via Malcontenti.
 - c) Atterramento della casa N. 126 nella piazzetta della Pioggia, ossia nella via Riva di Reno.
 - d) Allargamento di via Avesella.
 - e) Id. Id. Volturno.
 - f) Id. Id. Falegnami.
 - g) Id. Id. S. Giuseppe.
- » 9 » I. - Pianta speciale $\frac{1}{1000}$
- a) Taglio della casa Labanti in via Repubblicana N. 17.
 - b) Prolungamento di via Alessandrini sino alla mura di città.
 - c) Proseguimento dei portici nelle vie Molino e Castagnoli.
 - d) Prolungamento di via Capo di Lucca.
 - e) Prolungamento di via del Borgo.
- » 10 » K. - Pianta speciale $\frac{1}{1000}$
- a) Allargamento di via Santo Stefano presso la porta di città.

Scala

b) Nuova strada da via Santo Stefano a partire dalla Fondazza sino alla mura di città.

c) Abbassamento del voltone del Baraccano fino alla mura di città.

d) Alzamento dei portici da via Borgolocchi all' arco del Baraccano.

N. 11	Tipo L.	- Pianta dell' allargamento di via Cavaliera .	$\frac{1}{1000}$
» 12	» M.	- Pianta dell' allargamento di via Barberia .	id.
» 13	» N.	- Pianta della nuova strada di fianco al palazzo Albergati	id.
» 14	» O.	- Pianta delle occupazioni per l' ampliamento del Museo Civico	id.
» 15	» P.	- Prospetti delle case esistenti nel lato di settentrione delle vie Orefici e Caprarie.	$\frac{1}{100}$
» 16	» Q.	- Prospetti delle case esistenti nel lato di mezzogiorno della via Caprarie . . .	id.
» 17	» R.	- Prospetto della casa sporgente nella piazzetta detta della Pioggia, ora via Riva di Reno	id.
» 18	» S.	- Prospetti delle case in via Falegnami lato di mezzogiorno	id.
» 19	» T.	- Prospetti dei portici in via Santo Stefano nel tratto di levante compreso fra la via Borgolocchi e l' arco del Baraccano.	id.
» 20	» U.	- Prospetti dei portici nelle vie Moline e Castagnoli, lato di levante	id.

		Scala
N. 21	Tipo V. - Profilo longitudinale della nuova strada lungo via Casse per	le distanze $\frac{1}{1000}$ le altezze . $\frac{1}{100}$
» 22	» X. - Profilo della nuova strada da porta Zam- boni a porta Lame	id.
» 23	» Y. - Profilo sull' asse del nuovo grande viale di perimetro nel piano di ampliamento esterno. . . . ,	id.
» 24	» Z. - Sezioni normali di massima per nuove stra- de interne di città e per viali del Piano di ampliamento esterno	id.
» 25	» AA. - Piante dimostrative di una strada o viale con fabbricati discontinui senza portico; con fabbricati discontinui senza portico e villini; e con soli villini (veggasi la classificazione 3. ^a di cui a pag. 116).	
» 26	» BB. - Pianta di massima per un piazzale a porta Mazzini.	$\frac{1}{200}$
» 27	» CC. - Idem a porta Santo Stefano.	id.
» 28	» DD. - Idem a porta Castiglione.	id.
» 29	» EE. - Idem a porta D' Azeglio	id.
» 30	Elenco N. 1 - Prescrizioni, condizioni, e facoltà occor- renti per i lavori del Piano regola- tore interno della città.	
» 31	» 2 - Idem per il piano di ampliamento esterno.	

- N. 32 Elenco N. 3 - Idem descrittivo delle espropriazioni per l'allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi, e piazze e strade contermini.
- » 33 » » 4 - Idem per la nuova strada lungo via Casse.
- » 34 » » 5 - Idem per la nuova strada da porta Zamboni a porta Lame.
- » 35 » » 6 - Idem per tutte le altre strade ed allargamenti interni alla città contemplati nel Piano regolatore.

OPERE DI RISANAMENTO

alle quali si crede applicabile la legge per la città di Napoli

del 15 Gennaio 1885

(Stralcio dai lavori del Piano regolatore della città)

- N. 36 Tipo N. I. - Pianta generale della parte che comprende
- a) Il tratto della nuova strada in prosecuzione di via Casse, compreso fra le vie Riva di Reno e del Porto.
- b) La parte del piano di ampliamento negli orti Garagnani a cui si crede applicabile la legge suddetta.
- » 37 » » II. - Pianta generale per la nuova fogna o Chiavicotto da costruirsi sotto la

Scala

$\frac{1}{1000}$

via dell' Indipendenza, colla indicazione delle strade e case che vi sono interessate. Scala

N. 38	Tipo N.	III.	- Profilo longitudinale del Chiavicotto	
			per	$\left. \begin{array}{l} \text{le distanze} \\ \text{le altezze} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \frac{1}{1000} \\ \frac{1}{100} \end{array}$
» 39	»	»	IV. - Sezione trasversale del Chiavicotto principale e sezioni per fogne secondarie	$\frac{1}{25}$
			N. B. <i>Questi tipi di fogne e chiavicotti sono altresì applicabili ai lavori di cui al comma a e b che precedono al progressivo N. 36, non che ad altri lavori contemplati nel Piano regolatore della città e nel piano di ampliamento esterno.</i>	$\frac{1}{20}$
» 40	»	»	V. - Pianta della rete dei chiavicotti che si propongono relativamente ai lavori di cui alla pianta generale N. I . . .	$\frac{1}{500}$
» 41	»	»	VI. - Prospetti delle case esistenti nel lato di levante della via S. Bernardino	$\frac{1}{100}$
» 42	»	»	VII. - Idem nel lato di ponente.	id.
» 43	»	»	VIII. - Idem nel lato di levante di via Fontanina	id.
» 44	»	»	IX. - Idem nel lato di ponente.	id.
» 45	»	»	X. - Profilo longitudinale sulla linea <i>a b</i> , segnata nella pianta generale	
			N. I per	$\left. \begin{array}{l} \text{le distanze} \\ \text{le altezze} \end{array} \right\} \begin{array}{l} \frac{1}{1000} \\ \frac{1}{100} \end{array}$
» 46	»	»	XI. - Profilo longitudinale sulla linea <i>c d</i> , id.	id.

- N. 47 Documento N. XII. - Elenco delle espropriazioni totali relative al tratto della nuova strada in prosecuzione di via Casse compreso fra le vie Riva di Reno e del Porto.
- » 48 » » XIII. - Elenco come sopra per i terreni e fabbricati da espropriarsi totalmente in corrispondenza delle strade e piazze del nuovo quartiere negli orti Garagnani e delle aree segnate con tinta rossa come nella pianta generale N. I.
- » 49 » » XIV. - Campione d'interessenza delle proprietà che direttamente od indirettamente scoleranno nel Chiaviccotto di via Indipendenza.
- » 50 » » XV. - Computo metrico e stima dei lavori del Chiaviccotto medesimo.
- » 51 » » XVI. - Elenco delle facoltà che si domandano rispetto alla esecuzione dei lavori indicati nelle piante generali N. I e II.
- » 52 » » XVII. - Descrizione dei beni Demaniali che trovansi compresi nelle espropriazioni totali di cui alla pianta predetta N. I.
- » 53 » » XVIII. - Importo delle opere di risanamento.
-

INDICE

Relazione della Giunta al Consiglio circa il piano edilizio regolatore e di ampliamento della città.

I. <i>Considerazioni generali</i>	Pag. 5
II. <i>Criteri tecnici fondamentali del Piano regolatore</i>	» 10
III. <i>Parte amministrativa</i>	» 23
IV. <i>Parte finanziaria</i>	» 29
V. <i>Opere di risanamento</i>	» 49
VI. <i>Conclusione</i>	» 59
Proposta di deliberazione	» 60
<hr/>	
Allegato A - <i>Stato delle abitazioni al 31 Dicembre 1881.</i>	» 65
» B - <i>Tabella delle entrate ordinarie accertate nei Conti Consuntivi dal 1861 al 1884, dedotti i residui attivi</i>	» 66
» C - <i>Articoli della convenzione fra la Cassa di Ri- parmio e il Comune di Bologna</i>	» 67
» D - <i>Relazione tecnica intorno al progetto di mas- sima del Piano regolatore della città e del piano di ampliamento esterno</i>	» 71
<i>Cenni preliminari</i>	» 73

PARTE PRIMA

Piano regolatore di città.

Paragr. 1 - <i>Lavori proposti per il Piano regolatore di città</i>	Pag. 76
» 2 - <i>Allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi, e delle piazze e strade contermini</i>	» 78

Paragr. 3 - Nuova strada lungo via Casse	Pag. 81
» 4 - Piano di ampliamento negli orti Garagnani	» ivi
» 5 - Tratto della nuova strada in prosecuzione di via Casse compreso fra le vie Riva di Reno e del Porto, e parte del Piano di ampliamento negli orti Garagnani, per cui si crede applicabile la legge per il risanamento della città di Napoli	» 82
» 6 - Allargamento dei portici di via Farini nel lato di settentrione	» 88
» 7 - Formazione di una piazza di fianco al palazzo della Cassa di Risparmio	» ivi
» 8 - Nuova via da porta Zamboni a porta Lama, tratto da porta Zamboni a via Galliera	» 89
» 9 - Taglio della casa già Galletti in via dell'Indipendenza N. 4	» ivi
» 10 - Taglio delle case N. 4 e 6 in via Goito	» 90
» 11 - Taglio del fianco della casa N. 13 in via Malcontenti	» ivi
» 12 - Taglio della casa Pepoli in via Castiglione N. 6	» ivi
» 13 - Taglio della casa Labanti in via Repubblicana N. 17	» 90
» 14 - Atterramento della casa N. 126 nella piazzetta detta della Pioggia, ossia nella via Riva di Reno	» 91
» 15 - Allargamento di via Avesella	» ivi
» 16 - Proseguimento dei portici nelle vie Moline e Castagnoli	» ivi
» 17 - Allargamento di via Volturmo	» 92
» 18 - Allargamento di via Cavaliera	» ivi
» 19 - Allargamento di via Barberia	» ivi
» 20 - Allargamento della via del Carbone	» ivi
» 21 - Demolizione delle botteghe addossate ai lati di ponente e mezzogiorno del palazzo Comunale	» 93
» 22 - Allargamento di via Porta Nova	» ivi
» 23 - Allargamento di via Palegnami	» ivi
» 24 - Allargamento di via D'Azeglio	» 94
» 25 - Ampliamento della piazza dei Celestini ed allargamento di via Spirito Santo	» 94
» 26 - Ampliamento del Museo civico	» ivi

Paragr. 27 - *Allargamento di via Santa Stefano presso la porta di città* Pag. 95

» 28 - *Prolungamento delle vie Alessandrini, Capo di Lucca e del Borgo* » ivi

» 29 - *Nuova strada da via Santo Stefano a partire presso la Fontana sino alla murà di città* » ivi

» 30 - *Abbassamento del voltone a via del Baraccano* » 95

» 31 - *Nuova strada di fianco al palazzo Albergati in via Saragozza* » ivi

» 32 - *Alzamento dei portici in via Santo Stefano nel tratto da via Borgolocchi all'arco del Baraccano* » ivi

» 33 - *Allargamento di via S. Giuseppe* » ivi

» 34 - *Altri lavori di minor conto* » 97

» 35 - *Portici e larghezze delle strade* » ivi

» 36 - *Fogne e pozzi neri* » ivi

» 37 - *Importo dei lavori del Piano regolatore interna* » 98

PARTE SECONDA

Piano regolatore di ampliamento.

Paragr. 38 - *Della forma del Piano di ampliamento, e della disposizione e grandezza in genere delle aree fabbricative* Pag. 99

» 39 - *Dei lavori principali proposti nel piano di ampliamento* » 101

» 40 - *Larghezza dei viali e delle strade, ed altre modalità relative* » ivi

» 41 - *Piazze, giardini e fontane di abbellimento* » 102

» 42 - *Mercati per bestiami, piazze d'armi, bagni pubblici, piazze coperte, pescherie, lavatoi ecc.* » 103

» 43 - *Stazione fuori porta Galliera, stazioni da erigersi, e linee per ferrovie e tram* » 104

» 44 - *Rettificazioni e miglorie sulle strade esistenti* » 106

» 45 - *Fortificazioni* » 107

Paragr. 46 - *Dati di popolazione del Comune di Bologna, e dati statistici della città come è in oggi, e come verrebbe ampliata.* Pag. 107

» 47 - *Delle proporzioni dell'ingrandimento* » 110

» 48 - *Indicazione dei lavori principali del Piano di ampliamento esterno.* » 113

» 49 - *Importo totale dei lavori del Piano regolatore della città e del Piano di ampliamento esterno.* » 114

OSSERVAZIONI SPECIALI E CONCLUSIONE

Paragr. 50 - *Prescrizioni tecniche e facoltà da chiedersi per l'esecuzione del Piano.* Pag. 114

» 51 - *Conclusione.* » 116

Distinta degli allegati al progetto del Piano regolatore di città e di ampliamento esterno. » 117