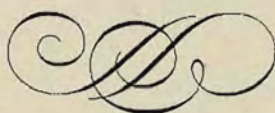




COMUNE DI BOLOGNA

PIANO REGOLATORE GENERALE

Atti del Consiglio Comunale



CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE ORDINARIA PRIMAVERILE

SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1952 (18^a)

Indetta dalla Giunta municipale la sessione ordinaria primaverile consiliare, iniziata il 29 aprile u. s., oggi lunedì (quattordici) del mese di luglio 1952 (millenovecentocinquanta-due) alle ore 20,30, a seguito di avviso debitamente notificato dai messi comunali al domicilio dei signori Consiglieri e del quale è stata data comunicazione al Prefetto a' termini di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'Ordine del Giorno della sessione ordinaria medesima.

Alle ore 21,50 si procede all'appello dei Consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta:

- 1) Dozza on. Giuseppe
- 2) Samaja dott. prof. Nino
- 3) Beltrame dott. Giuseppe
- 4) Casali avv. Leonida
- 5) Bellettini dott. Athos
- 6) Bugatti Lanfranco

Per il Consiglio:

- 7) Alberti avv. Alberto
- 8) Bassi Enrico
- 9) Bentivoglio prof. Paolo
- 10) Bignardi dott. Agostino
- 11) Corrias avv. Renato
- 12) Costantini prof. Gennaro
- 13) Crocioni avv. Pietro
- 14) Elkan prof. Giovanni
- 15) Festi Amato
- 16) Forni Arvedo
- 17) Gagliani Armando
- 18) Martinuzzi avv. Edmondo
- 19) Melloni ing. Giorgio
- 20) Nascimbeni dott. Giovanni
- 21) Ottani Agostino
- 22) Pulzè prof. Bruno
- 23) Salizzoni dott. Carlo
- 24) Sassaro rag. Vittorio
- 25) Serra m.a Anna
- 26) Stanzani Igino

- 27) Stefani Dante
- 28) Taddia on. avv. Gherardo
- 29) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 30) Toffoletto dott. Ettore
- 31) Trebbi Ivonne
- 32) Veronesi Penelope in Rimondi
- 33) Volpelli Marino
- 34) Zucchini prof. Luigi

SINDACO — Sono presenti n. 34 consiglieri. La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza gli assessori Bentini, Bernardi, Cenerini, Fortunati e Bergonzoni ed i consiglieri Casini, Giorgi, Di Vistarino, Lorenzini, Malaguti, Mussita, Olivo, Protti, Trombetti.

Nomino scrutatori i consiglieri Serra, Ottani, Gagliani.

Omissis

Entra il consigliere Turra: sono presenti n. 35 consiglieri.

Omissis

Entra l'assessore Gabelli: sono presenti n. 36 consiglieri.

Omissis

N. 157 dell'Ordine del Giorno:

COSTITUZIONE DELLA COMMISSIONE INCARICATA DI ASSISTERE L'UFFICIO TECNICO COMUNALE NELLA COMPILAZIONE DI UN NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE. (P.G.N. 34171-52).

LA GIUNTA

Premesso che il Comune di Bologna fino da qualche anno prima dell'ultima guerra aveva — avvalendosi anche di apposite Commissioni Consultive — posto allo studio la compilazione di un nuovo piano regolatore generale, dato che quello in vigore, approvato con la legge 11 aprile 1889 n. 6020, era ormai e da tempo superato da esigenze e situazioni nuove create dall'ulteriore sviluppo e ampliamento avuti — per assicurare un più sollecito svolgimento dalla città;

che, nel dopo guerra, mentre sono proseguiti i lavori necessari per l'approntamento dei numerosi elaborati e per la raccolta di dati catastali, di rilievi, ecc. riguardanti la compilazione del piano generale, venne provveduto, con precedenza, alla relazione del piano di ricostruzione della città, attese le imponenti distruzioni belliche cui occorreva por rimedio; piano di ricostruzione che fu approvato con decreto ministeriale 16 gennaio 1948 n. 3517 e prorogato, indi, con successivi decreti nel termine di attuazione;

che, raggiunto un sufficiente approntamento degli elementi necessari per la fase conclusiva di esame e compilazione del piano generale, occorre procedere alla nomina di una Commissione Consultiva incaricata di assistere l'Ufficio Tecnico comunale nella predisposizione del piano stesso;

che, dovendo tale Commissione essere di necessità numerosa, si ravvisa altresì necessario — per assicurare un più sollecito svolgimento dei lavori — di costituire, in seno alla Commissione medesima, una Commissione di più ristretto numero di persone che, negli intervalli fra una seduta e l'altra della Commissione Generale, affianchi, con maggior continuità l'Ufficio Tecnico comunale per la predisposizione degli elementi di esame e di discussione e lo assista nella esecuzione del Piano secondo i suggerimenti e le direttive della Commissione generale medesima;

Dato atto che della Commissione generale saranno chiamati a far parte: a) membri interni, e cioè un rappresentante dell'Amministrazione comunale e funzionari comunali; b) membri esterni, da nominarsi direttamente dall'Amministrazione comunale fra persone particolarmente versate nelle discipline urbanistiche; c) rappresentanti di associazioni professionali e istituti cittadini, ivi compreso, per ragioni di ufficio, il Soprintendente ai Monumenti per l'Emilia e la Romagna;

Dato atto altresì che per la scelta dei componenti di cui alla lettera b) si sono tenuti presenti alcuni membri che ebbero a far parte di precedenti Commissioni;

Viste le designazioni in atti delle Associazioni professionali e degli istituti cittadini, precisamente nelle persone dei signori:

1) Ordine degli Ingegneri: dr. ing. Paolo Graziani, dr. ing. Vittorio Stanzani, dr. ing. Carlo Tornelli;

2) Ordine degli Architetti: arch. Italo Bianco, arch. Ruggero Focaccia, arch. Bruno Parolini, arch. Enea Trenti;

3) Sezione Emiliana dell'Istituto nazionale di Urbanistica: arch. dr. Gianluigi Giordani, arch. prof. Alberto Legnani, arch. dr. Enzo Sansoni;

4) Collegio dei geometri: geom. Cesare Venturi, geom. Ciro Vicenzi, geom. Cesari Ugo;

5) Accademia Clementina: ing. prof. Guido Zucchini, dr. ing. Giorgio Ramponi, dr. arch. Alberto Legnani.

Considerato che in dipendenza delle spese di funzionamento delle Commissioni (per diarie, trasferte e gettoni di presenza) di personale straordinario di stampa, riproduzione ecc. dei numerosi elaborati del piano, e per lavori straordinari ed eccezionali cui dovrà sobbarcarsi una parte del personale dell'Ufficio Tecnico, è infine necessario considerare l'onere da sostenersi dal Comune per il quale potrà, intanto, essere impegnato il fondo di L. 2.000.000 stanziato all'art. 131 del bilancio del corrente esercizio;

delibera

di proporre al Consiglio:

1) di costituire la Commissione in parola, chiamando a farne parte:

a) per l'Amministrazione e gli uffici comunali, i signori:

- Assessore ai Lavori Pubblici, in qualità di Presidente,
- Direttore dei Servizi Tecnici comunali,
- Ufficiale Sanitario,
- Consulente legale del Comune,
- Capo Ripartizione amministrativa dei Servizi Tecnici,
- Capo della Divisione Urbanistica o un suo sostituto con funzioni di Segretario della Commissione;

b) come membri esterni, i signori:

- dr. ing. Mario Pucci - senatore,
- arch. prof. Plinio Marconi,
- ing. prof. Aldo Della Rocca,
- dott. ing. Giuseppe Vaccaro,
- arch. Piero Bottoni,
- dr. ing. Luigi Vignali;

c) come rappresentanti delle Associazioni e Istituti cittadini in premessa, scelti fra le terne designate, i signori:

- Soprintendente ai Monumenti per l'Emilia e Romagna,
- per l'Ordine degli Ingegneri: dr. ing. Paolo Graziani,
- per l'Ordine degli Architetti: arch. Enea Trenti,
- per il Collegio dei Geometri: geom. Ciro Vicenzi,
- per la sezione emiliana dell'Istituto nazionale di Urbanistica: dr. ing. Giorgio Ramponi;

2) di costituire la Commissione ristretta di cui in premessa, nelle persone dei signori;

a) per l'Ufficio tecnico comunale:

- l'Assessore ai LL. PP.,
- Presidente,
- il Direttore dei SS. TT.,
- il Capo della Divisione Urbanistica titolare;

b) per altre categorie:

- arch. prof. Plinio Marconi,
- dr. ing. Luigi Vignali,
- dr. ing. Giorgio Ramponi;

3) di stabilire, tenendo presente l'importanza e l'entità dell'incarico, che sia corrisposta ai membri delle Commissioni un gettone di presenza di L. 1.000 (mille) per i funzionari e di L. 2.000 (duemila) per i professionisti liberi esterni, oltre una diaria di L. 6.000 (seimila) ed al rimborso delle spese di viaggio prima classe per i commissari che risiedono fuori Comune;

4) di assumere con effetto immediato e per un periodo di tre mesi, rinnovabili di volta in volta per aggregarli alla Divisione Urbanistica della Direzione dei Servizi Tecnici per potenziare la Divisione stessa nel lavoro esecutivo di predisposizione del piano — due ingegneri — competenti in materia urbanistica;

5) di imputare le spese da sostenersi, come in premessa, al fondo (primo fondo per lo studio e la compilazione del piano regolatore della città) di L. 2 milioni stanziato all'art. 131 del bilancio per l'esercizio 1952;

6) di revocare le precedenti deliberazioni del 22 aprile e 24 giugno 1950 (esecutive per decorso dei termini) relative alla costituzione della Commissione in parola, dato che l'attuale proposta delibera è destinata a sostituirle integralmente.

Pertanto,

si sottopone all'approvazione il seguente partito di deliberazione:

IL CONSIGLIO

Vista la proposta della Giunta,

delibera

a) di approvare la costituzione di una Commissione incaricata di assistere l'Ufficio Tecnico nella compilazione di un nuovo piano regolatore generale;

b) di approvare la spesa prevista intanto in L. 2.000.000 e la imputazione di essa come proposta dalla Giunta;

c) di revocare le citate precedenti deliberazioni del 22 aprile e 24 giugno 1950;

d) di demandare alla Giunta municipale la adozione del provvedimento relativo alla assunzione provvisoria dei due ingegneri da aggregare alla Divisione Urbanistica della Direzione dei Servizi Tecnici.

SINDACO — Sopra questo partito di deliberazione, bisogna procedere a due votazioni: una per alzata di mano sul partito di deliberazione anzidetto contenente il principio della costituzione della Commissione e la spesa relativa; poi un'altra votazione bisogna farla per scheda segreta sui nomi dei componenti la Commissione.

Metto ora in votazione il partito di deliberazione di cui sopra.

Risulta approvato all'unanimità a voti palesi.

Omissis

Il Presidente

G. DOZZA

Il Consigliere Anziano

B. PULZÈ

Il Segretario Generale

A. GAIANI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 29 LUGLIO 1955 (10^a)

Indetta dalla Giunta Municipale una sessione straordinaria iniziata il 20 giugno u. s., oggi venerdì 29 (ventinove) del mese di luglio 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'Ordine del Giorno della sessione consiliare medesima.

Alle ore 22,15 si procede all'appello dei consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta:

- 1) Dozza on. Giuseppe
- 2) Beltrame dott. Giuseppe
- 3) Bentidi geom. Sante
- 4) Bernardi Giovanni
- 5) Bugatti Lanfranco
- 6) Cenerini dott. Renato
- 7) Gabelli prof. Giuseppe
- 8) Tomba Abramo

Per il Consiglio:

- 9) Bacchi avv. Giuseppe
- 10) Bassi Enrico
- 11) Bellettini dott. Athos
- 12) Bignardi dott. Agostino
- 13) Bonazzi Enrico
- 14) Bonazzi Rino
- 15) Bortolotti ing. Giovanni
- 16) Corrias avv. Renato
- 17) Crocioni avv. Pietro
- 18) Degliesposti Zoboli dott. A.
- 19) Gagliani Armando
- 20) Giordani prof. Domenico
- 21) Giorgi di Vistarino c.te ing. G.
- 22) Martinuzzi avv. Edmondo
- 23) Nascimbene dott. Giovanni
- 24) Sassaro rag. Vittorio
- 25) Serra m^a Anna
- 26) Stefani Dante
- 27) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 28) Toffoletto dott. Ettore
- 29) Trombetti Gustavo
- 30) Volpelli Marino

SINDACO — Sono presenti n. 30 consiglieri. La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza l'Assessore Anziano Samaja, gli Assessori Fortunati e Bergonzoni, nonché i consiglieri Bonazzi Clodoveo, Borghi, Casali, Malaguti, Olivo, Ottani, Pulzè, Salizzoni, Taddia e Veronesi.

Nomino scrutatori i consiglieri Bassi, Stefani e Giordani.

Omissis

Entra il consigliere Gozzi: sono presenti n. 31 consiglieri.

Omissis

Entra la consigliera Alvisi: son presenti n. 32 consiglieri.

Omissis

N. 16 dell'Ordine del Giorno:

NUOVO PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ

SINDACO — Con la questione del nuovo piano regolatore generale, il Consiglio comunale si trova di fronte ad uno dei problemi essenziali sui quali esso è chiamato a decidere; forse al principale in via assoluta, poichè le deliberazioni che saranno prese in materia di piano regolatore influiranno per decenni su tutto lo sviluppo della città.

Il piano regolatore ancora in vigore nella nostra città è, come noto, quello votato dal Consiglio comunale il 23 novembre 1885, approvato con decreto interministeriale dell'11 aprile 1889. Le attuali insufficienze di questo piano, a causa del lungo tempo intercorso dalla sua approvazione e dello sviluppo assunto dalla città, sono conosciute, e non ignote sono le difficoltà sorte dalla mancanza di una regolamentazione delle costruzioni in vaste zone di ampliamento di Bologna. Altre gravi difficoltà sono derivate dal mancato rispetto, negli scorsi decenni, del piano regolatore del 1889 anche là dove esso avrebbe potuto esercitare la propria efficacia.

Meritoria è stata l'azione svolta negli anni

di questo dopoguerra per impedire, malgrado tutto, che lo sviluppo cittadino fosse compromesso da costruzioni inopportune e talvolta delittuose.

Non sono mancati, nell'intervallo fra le due guerre, i pregevoli studi, dovuti a professionisti valenti e di alta fama, per dotare Bologna di un nuovo piano regolatore generale; disgraziatamente quei lavori non hanno mai avuto quella consacrazione ufficiale che desse loro valore di legge.

Questa attività è stata intensamente ripresa nel dopoguerra dalle amministrazioni democratiche elettive; dopo avere ottenuto l'approvazione del piano di ricostruzione ed avere elaborato l'anno scorso il nuovo regolamento edilizio, che ritorna ora al nostro esame dalla Giunta provinciale amministrativa, essa si conclude con la presentazione del progetto di piano regolatore generale che viene sottoposto all'esame e alle decisioni del Consiglio comunale.

E' la sintesi di un lavoro lungo, paziente, tenace, complesso e poderoso, nel quale tutti i contributi sono stati esaminati e valutati, tutte le collaborazioni sollecitate ed accolte; numerosi competenti hanno dato a quest'opera il meglio della scienza e dell'arte loro.

E' noto al Consiglio, che la nominò, il criterio che presiedette alla scelta della autorevole Commissione consultiva per il piano regolatore generale. Fanno parte di essa numerosi architetti che da vent'anni e più hanno studiato a fondo i problemi urbanistici della nostra città, e che sono fra gli autori dei progetti già citati. Gli ordini professionali degli ingegneri, architetti e geometri hanno rispettivamente designato dei nomi come componenti della Commissione che il Comune è stato ben lieto di accogliere per il loro valore professionale. Il Sovrintendente ai Monumenti ha dato il suo prezioso apporto. Il Provveditorato regionale alle Opere pubbliche ha voluto gentilmente inviare, come osservatore, l'eccellente suo funzionario che si occupa di problemi urbanistici.

L'Ufficio tecnico comunale ha validamente partecipato all'opera, particolarmente nella persona dell'Ingegnere Capo, che oltre al contributo delle sue conoscenze ha coordinato l'insieme del lavoro, lavoro al quale naturalmente hanno partecipato diversi amministratori, e specialmente l'Assessore Bentini che ha con perizia presieduto la Commissione.

Tengo a indicare pubblicamente i nomi dei componenti la Commissione medesima:

geom. Bentini Sante - Assessore ai LL. PP. - Presidente della Commissione

prof. dott. arch. Bottoni Piero

prof. dott. ing. Della Rocca Aldo (deceduto)

avv. de Lauretis Alberto - Consulente Legale del Comune

dott. ing. Fantoni Francesco - Direttore dei SS.TT. del Comune

dott. Gnutti Attilio - Capo Ripartizione Amministrativa Direzione dei SS.TT.

dott. ing. Graziani Paolo

arch. Legnani Alberto

dott. prof. Maccolini Roberto - Ufficiale Sanitario del Comune

prof. dott. arch. Marconi Plinio

arch. Martini Ettore - Rappresentante della Soprintendenza ai Monumenti

dott. ing. Pucci Mario

dott. ing. Ramponi Giorgio

arch. Trenti Enea

dott. arch. Vaccaro Giuseppe

geom. Vicenzi Ciro

dott. arch. Vignali Luigi.

L'Ufficio esecutivo del piano è stato il Reparto Piano Regolatore della Divisione Urbanistica Direzione dei Servizi Tecnici del Comune che ha svolto il suo lavoro sotto la direzione del Direttore dei Servizi Tecnici del Comune dott. ing. Fantoni Francesco e ciò in assenza del Capo della Divisione Urbanistica, nominato recentemente nella persona del dott. arch. Scagliarini Gildo.

A tutti rivolgo il sentito ringraziamento della città.

La Commissione ha tenuto nel corso del suo lavoro durato 2 anni e 9 mesi, 43 riunioni plenarie. Una Commissione ristretta composta dal Presidente, Assessore geom. Bentini, dal Direttore dei SS.TT. del Comune, dott. ing. Fantoni, dal prof. Ramponi, dall'arch. Marconi e dall'arch. Vignali, assistiti dall'arch. Giovannini del Reparto Piano Regolatore, si è riunita 23 volte.

Le conclusioni alle quali la Commissione consultiva era pervenuta sono state presentate e illustrate alla Giunta dall'Assessore Bentini e dall'Ingegnere Capo del Comune. La Giunta, dopo attento esame, ha espresso il proprio compiacimento per il lavoro svolto dalla Commissione, e lo ha vivamente apprezzato ed approvato, facendo a sua volta alcune proposte. Queste sono state oggetto di discussione in una riunione della Commissione stessa e di una rappresentanza della Giunta, venendo parzialmente accolte o dando luogo a nuove soluzioni elaborate con la collaborazione di tutti i presenti.

Il progetto di piano regolatore generale, che la Giunta propone al Consiglio, ha dunque ricevuto l'unanime approvazione della Giunta medesima e della Commissione consultiva nominata dal Consiglio comunale.

Nel corso della elaborazione del piano è stato costante lo sforzo di sposare armoniosamente il vecchio e il nuovo, di non essere eccessivamente conservatori nè troppo audaci, di ottenere in modo equilibrato soluzioni che si rendevano necessarie e di commisurarle ad un calcolo di concrete possibilità. Il Consiglio giudicherà se vi siamo riusciti.

Il problema più difficile è stato quello del nucleo centrale cittadino, del contrasto obiettivo fra la esigenza di salvaguardare le peculiarità caratteristiche della città e il prepotente irrompere del movimento e della vita attuale. Ritengo che, con la realizzazione del piano, alcuni importanti monumenti saranno notevolmente valorizzati.

Per una città come la nostra, centro di comunicazioni fra i più importanti del Paese, una delle questioni preminenti è quella del traffico di attraversamento e di penetrazione. Credo che il vasto e studiato sistema di comunicazioni stradali proposto nel piano possa effettivamente risolvere questi gravi problemi, nonché migliorare il traffico di collegamento interno.

L'espansione e l'ampliamento della città sono stati esaminati al fine di regolarne lo sviluppo secondo moderni concetti urbanistici, evitando contemporaneamente un eccessivo sfruttamento delle aree ed una eccessiva uniformità nelle costruzioni.

Richiamerò al riguardo l'attenzione soltanto sulla norma di cui all'art. 7 (tipi edilizi) delle Norme Tecniche per l'attuazione del P.R. e precisamente la norma che riguarda la compensazione dei volumi fabbricativi. In base ad essa potranno infatti essere ammessi fabbricati con un'altezza e numero di piani superiori a quelli stabiliti per i vari tipi edilizi prescritti dal P.R., purchè il volume che conseguiranno gli edifici non sia superiore a quello che si potrebbe ottenere con la esatta osservanza delle relative prescrizioni edilizie e sempre che si consegua un organico coordinamento urbanistico dei detti alti edifici nell'isolato in cui vengono richiesti.

Una maggiore estensione del verde pubblico è stata prevista in proporzioni maggiori di quanto è noto finora, così come il vincolo di zone a verde privato.

Non sono state dimenticate le zone industriali e artigianali, destinate ad essere organizzate in modo da facilitare lo sviluppo di queste attività economiche.

Alcune zone sono state destinate al risanamento; sono state previste scuole, installazioni sportive, mercati e altri servizi.

Ma non è mio compito esporvi il contenuto del progetto di piano regolatore generale. Questo sarà fatto dall'Assessore Bentini e, entrando maggiormente nei particolari, dall'Ingegnere Capo del Comune. Ho voluto soltanto rendere edotto il Consiglio, con brevissime parole, dello spirito che ha animato la Commissione e la Giunta.

Il piano che viene presentato al Consiglio è un piano generale, indica cioè un indirizzo, dà le grandi linee delle soluzioni, non pretende di risolvere ogni problema particolare. A ciò serviranno i piani particolareggiati e, in certi casi, le lottizzazioni locali.

In altro momento noi dovremo discuterne le forme, i mezzi e il ritmo della realizzazione del piano, perchè, quantunque esso presuppon-

ga un lungo periodo di tempo per divenire realtà, è opportuno che questa realtà si erei gradatamente ogni giorno. Ma perchè questo problema sia maturo è necessario, per grande parte, che sia conosciuta ed operante la legislazione speciale di cui si annuncia la presentazione e l'approvazione, ed è indispensabile che essa dia ai Comuni l'auspicata possibilità di imposizione sul plus valore delle aree fabbricabili.

Un decreto ministeriale ha stabilito che cento Comuni, oltre la metà dei quali capoluoghi di provincia, debbano approvare i loro piani regolatori generali entro l'anno in corso. Bologna è, fra questi, dei primi ad averlo predisposto. Poichissimi sono i grandi Comuni che hanno approvato nel corso degli ultimi anni il piano regolatore, e fra di essi un solo capoluogo di regione. Per rendere più rapida ed agevole l'approvazione del nostro piano in sede interministeriale è opportuno che procediamo nel nostro lavoro con la maggiore rapidità possibile, ad evitare che altri numerosi Comuni dovessero sopravanzarci.

I consiglieri riceveranno la relazione sul piano regolatore e le norme di attuazione. L'Assessore e l'Ufficio Tecnico saranno a loro disposizione per tutte le informazioni ed i chiarimenti del caso. Essi potranno dunque prendere conoscenza, in un tempo relativamente breve, di tutti gli elementi necessari per la discussione sull'importante argomento.

Esce il consigliere Sassaro: sono presenti n. 31 consiglieri.

Assessore BENTINI — (legge): Farò un'esposizione sommaria, una esposizione dei principi generali del P.R. lasciando all'Ingegnere Capo la parte dettagliata, quella cioè di illustrare la parte grafica, le piante che qui avete di fronte.

Che l'adozione del P.R. generale sia un atto di grandissima importanza per un Comune, come ha detto l'on. Sindaco, molto di più se questo Comune è un grande Comune come Bologna, non vi è dubbio; che per il nostro Comune il nuovo P.R. generale sia una necessità fortemente sentita è ugualmente certo. Dalla sua formazione è la seconda volta che il Comune, e per esso la sua Amministrazione, si accinge a compiere questo atto così fondamentale per la sua vita.

Risale infatti al 1889 il primo ed ultimo P.R. approvato, secondo la legge del 1865. Da allora ad oggi la vita non nella sua essenza, ma dal lato urbanistico, ha assunto tali e tanti aspetti e così diversi, da non essere più riconoscibile.

E' stato con l'avvento della macchina ed il conseguente sviluppo delle industrie e del traffico, che l'andamento antico della città è stato rivoluzionato.

Che il P.R. dell'89 rispondesse alle esigenze del suo tempo e che fosse stato ben studiato, è una verità ed è un merito che bisogna riconoscere ai nostri Predecessori che avevano della nostra Città un grande concetto e ne prevedevano, con giusta ragione, un avvenire certo, do-

vuto alla sua posizione geografica, al centro di una regione ricca specialmente sotto l'aspetto agricolo, e punto di confluenza e di passaggio obbligatorio delle grandi vie di comunicazione che conducono dal settentrione al centro e al mezzogiorno d'Italia e che dalla parte occidentale della Valle Padana conducono alle regioni costiere dell'Adriatico della Romagna e delle Marche.

In un manuale di urbanistica ultimamente uscito sono riportate due tavole di P.R. di Bologna come esempio dei P.R. edilizi e di ampliamento che secondo la legge 1865 adottarono allora tante città italiane.

Rompere il cerchio delle mura per estendere la Città, per ragioni demografiche di igiene e di comodità, allargare le strade del centro per ragioni di risanamento e di traffico, furono le caratteristiche principali dei Piani Edilizi. Creare isolati fabbricabili ortogonali, a mo' di scacchiera, lasciandone libero qualcuno per la formazione di piazze e giardini, furono le caratteristiche principali di Piani di ampliamento.

Noi abbiamo avuto così gli sventramenti con l'allargamento delle vie Rizzoli e Ugo Bassi ed in seguito di via Marconi, le nuove vie Innerio e dei Mille con i nuovi quartieri sorti negli ex Orti Garagnani; ed all'esterno i quartieri della Bolognina, della Libia e degli altri numerosi sorti intorno alla Città.

Ma dal '900 in poi il ritmo della vita ebbe tale impulso che ben presto il P.R. dell'89 si mostrò superato. Questo piano, mentre è stato per la massima parte realizzato nella zona all'interno della cerchia delle vecchie mura, ora demolite, non ha trovato che una parziale attuazione nella zona di ampliamento, perchè le nuove situazioni e le nuove necessità che man mano si andavano presentando hanno richiesto ed imposto adattamenti e variazioni tali da richiedere modificazioni sostanziali.

Oltre ad alcune parziali sistemazioni di nuovi quartieri esterni, avvenute a mezzo di particolari convenzioni, negli anni 1927-1929 il Comune provvide allo studio di un'organica serie di varianti ed aggiunte al piano del 1889, che però non trovarono mai la loro definitiva e legale sanzione.

Più urgente divenne il problema negli anni 1934-1935, quando, in occasione dell'apertura della nuova via Roma, fu bandito un concorso nazionale per lo studio dell'imbocco della detta strada con le vie Ugo Bassi, S. Felice e Malpighi. L'esito non felice e la discussione cui il concorso dette luogo riconfermarono la necessità dello studio di un nuovo P. R. generale.

E difatti nel 1938 il Comune di Bologna bandì un concorso nazionale, in seguito al quale fu studiato un piano negli anni 1939-1942. Nel frattempo fu pubblicato nel 1941 un piano particolareggiato di esecuzione di alcune zone del centro cittadino allo scopo di dare corso ad alcuni lavori che risultavano particolarmente urgenti e necessari.

Senonchè la guerra, che fino allora era stata

lontana, si avvicinò, purtroppo, anche alla nostra Città che ne fu investita in pieno e vasti quartieri furono colpiti e sconvolti.

Durante la guerra, gli studi furono continuati ad opera di un'altra Commissione che cessò i lavori a guerra ultimata.

La nuova Commissione che fu nominata dalla prima libera Amministrazione comunale, in collaborazione con l'Ufficio Tecnico portò a termine il Piano di Ricostruzione che fu approvato nel febbraio del 1948 e lasciò uno schema di grande massima di un piano regolatore generale, che ha servito di orientamento alle numerose lottizzazioni per nuove costruzioni nel periodo del dopoguerra.

E veniamo ora al nuovo P. R. generale che ha la presunta durata di anni 30.

Il Piano Regolatore non ha un termine, la sua durata è indefinita, ma poichè per l'incremento demografico e per il fenomeno dell'inurbamento si è calcolato che la Città raggiungerà in 30 anni i 500.000 abitanti, si è assunta tale cifra per tutti gli elementi del piano; per i problemi, cioè, attuali, da risolvere e quelli presunti che le necessità imporranno di risolvere nel trentennio.

I Piani Regolatori Edilizi e di ampliamento quale il nostro del 1889 erano piani dettagliati ed attuativi. L'essere troppo particolareggiati è forse stata la ragione principale della loro mancata attuazione. Erano sorpassati in breve tempo. Non avendo elasticità, non potevano fronteggiare le nuove esigenze che venivano man mano sorgendo. Erano statici, mentre la vita cambiava rapidamente.

Il P. R. che vi presentiamo, compilato in base alla legge urbanistica del 1942, è un piano generale, è un programma come ha molto bene detto l'on. Sindaco. E' un indirizzo e un ben precisato orientamento. Esso non intende di risolvere tutti i problemi, in special modo quelli particolari, che saranno risolti, secondo i piani di attuazione che stabilirà il Comune, con dei piani particolareggiati e dove mancano questi, con delle lottizzazioni.

Il Piano Regolatore generale del Comune dovrebbe partire da dove arriva il Piano regionale. Il Piano regionale, così per la nostra come per altre regioni, non è ancora stato compilato. Esso è di competenza di una Commissione presieduta dal Capo Compartimentale Regionale dei LL. PP. Tale Commissione è stata insediata appena alcuni giorni fa dal Ministro Romita in occasione della sua venuta a Bologna per la posa della prima pietra dell'Ospedale Maggiore.

Un rilievo anche panoramico delle condizioni della regione, ha consentito a che il piano della Città, coi suoi presupposti basilari, tenesse conto delle possibilità di un collegamento fra le funzioni della Città e della regione, profittevoli dello sviluppo e delle attività dell'una e dell'altra.

Le nuove concezioni urbanistiche tendono a legare al Piano Regolatore Generale di una

città le località che sono nella sua zona di influenza e che hanno un interesse reciproco. Da ciò l'opportunità di piani intercomunali per zone omogenee o che abbiano caratteristiche interdipendenti.

Lo studio di un piano intercomunale si renderà necessario a breve scadenza.

Coi Comuni di Casalecchio e di S. Lazzaro le cui propaggini edilizie si saldano ormai con quelle cittadine, sono stati presi accordi ed in modo particolare nei riguardi della viabilità.

CARATTERISTICHE FONDAMENTALI DEL PIANO

Le caratteristiche salienti del piano partono dalla premessa che ogni sistemazione urbanistica deve tendere al miglioramento delle condizioni di vita per l'individuo e la collettività.

Pertanto il concetto sociale è alla base del piano, ciò che indubbiamente lo differenzia dai piani precedenti.

Le caratteristiche più salienti del piano si possono così sintetizzare:

- 1) Organizzazione funzionale del territorio urbano e sua preordinata espansione;
- 2) Azzonamento;
- 3) Sviluppo ed organizzazione dell'abitazione;
- 4) Idem per la produzione e lavoro;
- 5) Idem per le zone verdi e ricreative;
- 6) Idem della viabilità, traffico e trasporti.

Le funzioni della città saranno quelle direttive, culturali, amministrative, commerciali e ricreative.

La città è sovraffollata - questa è una verità conosciuta.

Si deve pertanto porre un freno all'accrescimento disordinato della popolazione urbana con provvedimenti atti a favorire l'autosufficienza vitale dei centri minori. Coi progettati centri di vita nei quartieri periferici e nei quartieri che sorgeranno nelle zone di espansione, coi piani particolareggiati, si tende a trasferire parte delle attività e del traffico dal centro alla periferia.

Il piano prevede nella zona interna e nei quartieri da risanare una diminuzione della densità edilizia data dal più confacente tenore di vita delle classi più disagiate che tendono e debbono avere una abitazione vera e propria.

A questo servono le costruzioni sorte e che sorgeranno alla periferia ad opera del Comune, dell'Istituto delle Case Popolari e dell'INACASA e di altri Enti che potranno sorgere per questo assillante problema.

La zonizzazione che è l'elemento nuovo più importante della legge urbanistica del 1942, ha lo scopo di portare l'ordine al caos entrato nella città con l'avvento della macchina.

Con o senza i vecchi piani regolatori edilizi e di ampliamento è sorta nel cinquantennio un'edilizia promiscua, dove, vicino a edifici residenziali o nello stesso edificio, si era annidata prima una piccola industria a carattere artigianale ingranditasi poi sino a prendere un netto carattere industriale.

L'urbanistica indica teoricamente - a seconda delle funzioni fondamentali dell'*abitare*, *lavorare*, *divertirsi*, *circolare*, zone residenziali, zone industriali, zone artigianali, zone commerciali, zone a verde, e, proseguendo, arriva sino alle zone speciali, alberghiere, dello svago, del divertimento, ecc.

Il Piano Regolatore determina l'ubicazione e la densità globale di queste zone espressa in abitanti.

Queste classificazioni, mentre si concretizzano con abbastanza facilità nella zona di espansione su terreno vergine, diventano di difficile e delicata soluzione per l'aggregato esistente.

L'espansione della Città è finora avvenuta in modo disordinato ad iniziativa spesso di privati ed in contrasto anche col P. R. dell'89.

L'ampliamento prevede il completamento dei quartieri esistenti e la formazione dei nuovi quartieri così da assorbire l'incremento previsto dalla popolazione nel periodo di 30 anni di durata prevista dal Piano.

Le zone prescelte per la costruzione di nuovi quartieri sono quelle ove già fin d'ora si è notata una tendenza all'espansione delle costruzioni e che non solo rispondono a quelli che sono i naturali desideri e le tendenze della cittadinanza bolognese, ma che sono anche i migliori dal punto di vista dell'ubicazione, della salubrità e dell'amenità. Si sono prescelte le zone a levante che dalla ferrovia Bologna-Ancona si protendono verso sud fino alla fascia pedecollinare ed analogamente verso ponente penetrando nella zona fra la collina e il fiume Reno. Si è inoltre progettato il completamento dei quartieri già in gran parte formati in tutta la zona periferica. Inoltre sensibili ingrandimenti sono previsti per le borgate di Corticella e di Casteldebole nonché per la parte rimasta di Borgo Panigale che era stata già interessata dal Piano di Ricostruzione.

Il completamento dei quartieri periferici esistenti è stato studiato continuando le direttrici già iniziate, ma disciplinando le costruzioni in maniera tale da evitare nuclei edilizi troppo chiusi e compatti, e prevedendo i relativi centri di vita e definendo i tipi edilizi e la rete stradale secondaria.

Per le zone di espansione il Piano stabilisce la sola rete delle strade principali di collegamento con l'attuale aggregato urbano e la densità territoriale nonché la loro organizzazione in quartieri autonomi formati da unità di 2000 ÷ 2500 abitanti unite in comunità autonome di 8 ÷ 12.000 abitanti.

Saranno in seguito i Piani particolareggiati che secondo i concetti urbanistici del momento in cui verranno compilati, daranno tutti gli

elementi così per il centro di vita, per le strade, la volumetria, il verde, ecc.

Sistemazione della collina.

Anche sulla collina, ai piedi di essa sono nate costruzioni non disciplinate da una direttiva urbanistica. E' nata, così, una edilizia disordinata che ha mancato di sfruttare le possibilità paesistiche, che non ha tenuto conto dell'esposizione, e che si è limitata a costruzioni modeste e di dubbio valore estetico.

Non si è ritenuta opportuna la costruzione di veri e propri quartieri di ampliamento, in considerazione delle difficoltà del terreno e per non turbare la visione del panorama. Lungo la strada panoramica si dovrà evitare di porre uno schermo alla visuale con una fabbricazione disposta piuttosto a gruppi in aree appositamente scelte e adatte ad integrare il paesaggio ed ammirare il panorama.

La soprintendenza ai Monumenti ha provveduto, in accordo col Comune, a vincolare gran parte, la più interessante dal lato paesaggistico, della collina; ciò che significa l'impossibilità di costruire o modificare il paesaggio o eliminare il verde.

La fabbricazione dovrà inserirsi non a danno, ma ad arricchimento della collina e del paesaggio esistenti.

Per la tutela delle caratteristiche monumentali ed ambientali del vecchio nucleo cittadino si è ritenuto di procedere con la massima cautela per evitare di compromettere la fisionomia dei luoghi.

Si sono invece ritenute quanto mai opportune quelle sistemazioni che potevano mettere in vista e valore alcuni monumenti ed ambienti caratteristici. Alcune sistemazioni di basilare importanza non era possibile omettere sia perchè costituenti la organica tessitura del piano, sia perchè collegate con la ricostruzione dei quartieri distrutti dalla guerra.

Nella zona interna della città numerosi sono ancora i quartieri situati in strette vie o vicoli e formati da un'edilizia fatiscente che per la mancata manutenzione protrattasi dalla guerra ad oggi, si trova in condizioni veramente deplorevoli.

Dovendosi procedere ad un risanamento di questi quartieri, saranno demolite le appendici retrostanti, qualora si debba conservare l'ambiente prettamente bolognese delle facciate e dei portici, mentre negli altri casi dovrà attuarsi la completa demolizione degli edifici. In questo caso sarà senza dubbio opportuno l'allargamento della strada che deve però essere contenuto in limiti modesti per non compromettere in modo eccessivo le caratteristiche della tessitura stradale e quelle dell'ambiente.

Per non addensare e congestionare maggiormente il nucleo cittadino, nel piano è stata prevista una densità edilizia minore dell'attuale.

Le zone da risanare saranno tutte oggetto di piani particolareggiati.

Zone industriali.

Lo sviluppo industriale di Bologna negli anni immediatamente antecedenti la guerra è stato notevole. Le industrie, però, sono sorte nelle varie parti della città dove più comodo riusciva il loro impianto. Spesso poi, le industrie sono sorte in margine alle strade principali, che già sature di traffico venivano ad essere ulteriormente gravate.

Nel nuovo piano la sistemazione delle industrie future è stata studiata ripartendole in tre zone principali: la prima a ponente della città a nord della ferrovia in località Bertalia, una seconda è prevista in località Roveri fra la via S. Vitale e lo smistamento di S. Donato, la terza è prevista a nord della linea di cintura delle FF. SS. fra la grande nuova circonvallazione e la via Stalingrado.

Un'altra zona di minore estensione è prevista a sud dell'abitato di Corticella.

Tutte queste zone che sono ubicate sottovento rispetto alla città, saranno oggetto di piani particolareggiati e dovranno essere contornate di verde.

Le zone artigianali sono un po' distribuite dappertutto, come si vedrà in seguito.

Zone verdi.

Bologna ha insufficienza ed irrazionale distribuzione di verde pubblico. Infatti il verde cittadino è di soli mq. 1,2 per abitante.

I provvedimenti previsti nel piano sono: la creazione di grandi parchi pubblici. Ne sono stati previsti 4 e precisamente 2 in pianura lungo le sponde del fiume Reno e del torrente Savena e due in collina in località Paderno e Forte Bandiera; la formazione di un sistema di striscie a verde ed alberate avente la funzione di isolare le zone industriali, di separare le unità e comunità di cui si è detto parlando dei piani particolareggiati e di isolare nel verde le vie di grande traffico; la creazione nell'attuale aggregato urbano di nuovi giardini e piccoli spazi a verde onde fornire anche campi da gioco per i ragazzi ed all'esterno dell'aggregato urbano la formazione di nuovi più ampi giardini e zone verdi.

Porteremo così a circa 8 i mq. di verde pubblico per abitante.

Per evitare la distruzione dei giardini privati e delle alberature da parte della speculazione, è stato previsto, secondo le norme della Legge Urbanistica, il vincolo ai principali giardini privati del vecchio nucleo cittadino e del restante aggregato urbano.

In merito agli edifici collettivi ed ai servizi generali, mi limiterò a segnalare alcune cose, delle molte elencate e descritte nella relazione che verrà distribuita. Per le scuole elementari e gli asili si è tenuto conto, tanto per i quartieri esistenti nelle zone della periferia, che difettano fin d'ora di edifici scolastici, quanto per i futuri quartieri di espansione, di idonee previsioni. Si è tenuto calcolo che ogni scuola deb-

ha servire circa 5000 abitanti e 420 alunni e che l'area per ogni edificio scolastico, tenuto conto della ricreazione, delle aule e palestra all'aperto sia di 5000/6000 mq.

Il piano prevede oltre il completamento della zona sportiva dello Stadio e dell'antistadio, a correzione dell'accentramento nella zona sud-ovest dei campi completi di ogni attrezzatura, altri nuovi campi più razionalmente distribuiti nelle zone che ne sono sprovviste ed in quelle di espansione. Il piano prevede anche campi da gioco per ragazzi da ricavarsi nei giardini pubblici esistenti ed in quelli progettati.

La trasformazione delle linee tranviarie in linee filo o autobussistiche, iniziata da poco, sarà di notevolissimo sollievo per il traffico e la circolazione che si trovano oggi in gravi difficoltà.

Viabilità.

Tutte le città si trovano in una preoccupante crisi di viabilità e di circolazione. Bologna non sfugge a questa crisi grave e pericolosa; diremo anzi che essa, con le sue strade che hanno così notoriamente mantenuto le caratteristiche medioevali ne è più d'ogni altra fortemente colpita. Le sue radiali che le portano il traffico delle provincie e delle regioni limitrofe, sono strette e spesso tortuose e comunque non più adatte a smaltire la quantità e la qualità dei veicoli che sempre più numerosi le percorrono. Queste radiali sono oggi costrette a sopportare il traffico di transito, quello di penetrazione e quello di collegamento, nonché quello locale, con conseguenti intollerabili congestionamenti e gravi incidenti troppo spesso mortali.

Compito, pertanto, della Commissione era di prevedere un notevole potenziamento della rete stradale e un coordinamento di essa, così che ogni strada potesse avere chiara e precisa la sua funzione. Allontanare i traffici pesanti di attraversamento dal nucleo centrale della città, raggiungere un'armonica suddivisione dei vari tipi di traffico in modo da non avere dannose interferenze, è quanto si riteneva di dovere conseguire sul problema viario così ascillante e fondamentale.

All'interno, entro la cerchia delle mura, le modifiche non potevano essere né molte né sostanziali. Operare chirurgicamente in un organismo quale è lo storico ambiente del nostro centro cittadino, che ha un suo nobile volto conosciuto ed apprezzato da tutti, non era possibile senza renderlo diverso e sconosciuto.

A questo proposito ritengo di dovere dire, a mio modesto avviso, che allargare le strade di Bologna, con la previsione di un traffico veicolare in continuo aumento con ritmo impressionante, significa, dopo alcuni anni, dovere eseguire altre demolizioni per nuovi e più ampi allargamenti. E così via procedendo, ridurre la città ad un museo dove solo fossero conservati i fabbricati riconosciuti monumento nazionale. Non passerà lungo tempo, sempre a

mio avviso, e sempre che il ritmo degli auto-mezzi continui nella misura di oggi, che al centro della città, sarà proibita prima la circolazione veicolare privata, e col tempo, anche quella dei servizi collettivi. Risulterebbe che qualcosa del genere sia stato fatto all'estero, e che molti pensano verrà quanto prima fatto anche presso di noi, nelle città dove più numerosi sono i veicoli su gomma.

Comunque, dove è stato possibile tagliare, allargare, senza mutilare qualche parte nobile della città o cambiare qualche ambiente caratteristico, lo si è fatto. Con l'allargamento dell'anello veicolare della cerchia del Mille, la creazione di una nuova arteria da porta Mazzini a piazza Malpighi, la sistemazione di via Riva Reno da prolungarsi sino a porta S. Felice e alla Grada, si verrà a creare una sussidiaria di scorrimento alle vie Maggiore, Rizzoli, Ugo Bassi e S. Felice (asse est-ovest della città) che sono in condizioni di traffico allarmante.

Voglio qui terminando questa parte, fare una osservazione: i problemi principali che abbiamo risolto nel centro cittadino sono gli stessi che si erano presentati e che furono inclusi in tutti i progetti studiati in precedenza. Ciò significa, che salvi gli impedimenti o le prospettive più o meno grandi, i problemi bolognesi sono ben precisati e sempre gli stessi.

Vediamo ora la viabilità esterna per la quale si è potuto operare non senza, ma con minori impedimenti ed in certi casi con maggior larghezza e più senso di avvenire.

L'Urbanistica moderna assegna ad ogni strada la sua funzione chiara e precisa dividendo la rete stradale in strade di transito (circonvallazione o tangenziali) in strade di penetrazione alla città, in strade di collegamento e in strade locali.

Nel nostro progetto, tanto per le strade di transito quanto per quelle di penetrazione, dove è stato possibile, non sono state previste ai margini delle abitazioni e sono state previste striscie di verde. L'attuale nostra circonvallazione a ridosso del centro cittadino, è la sola strada di transito e di smistamento che serve ora Bologna con gli inconvenienti che tutti possono quotidianamente constatare. Che tale strada abbia potuto servire ad una funzione così importante è merito del piano dell'89 che la prevede a due larghe carreggiate divise da un viale interno. Vorrei precisare che tanta larghezza non era, a mio parere, pensata per un traffico avvenire, ma solo per un senso, molto sviluppato nell'800, prospettico e scenografico, a modello di altre grandi città straniere.

Inclusa nel piano dell'89 era un'altra circonvallazione a raggio più ampio, così da chiudere la prevista espansione della città, che partendo da via Toscana all'altezza della via Siepelunga, doveva terminare in via Saragozza di fronte alla Chiesa e al giardino di S. Giuseppe. Anche questa circonvallazione che, se costruita, sarebbe stata la fortuna urbanistica di Bolo-

gna, era stata progettata con una costante larghezza di 40 metri. Non solo la detta circoscrizione non è stata costruita, ma poco prima dell'ultima guerra, la zona compresa nell'arco est-ovest della città, è stata invasa da impianti e rilevati ferroviari che sono un impedimento al naturale sviluppo edilizio cittadino.

Nel nostro piano è stata progettata una circoscrizione (strada di transito) a raggio molto più ampio, che grosso modo gira attorno e fuori della cintura ferroviaria e delle linee di corsa per Firenze e Pistoia, circoscrizione che va da S. Ruffillo a Casalecchio raccogliendo e smistando tutto il traffico delle radiali che confluiscono a Bologna (Toscana - Emilia Levante - S. Donato - Ferrarese - Corticella - Lame - Emilia Ponente - Bazzanese e Porrettana).

Occorre tenere presente che il traffico più intenso è quello che si svolge sulla via Emilia, sia a Levante che a Ponente. Si è pertanto prevista la costruzione di due strade sussidiarie tanto dell'una che dell'altra.

Un'altra strada sussidiaria è stata prevista per la Saragozza e la Porrettana, un'altra ancora per la via Corticella.

Un'importante strada di collegamento, sarà data dal completamento, nel modo che si è potuto, della grande circoscrizione dell'89, che proseguendo il tratto di via Masi, Pelagi e Libia si chiuderà nella grande circoscrizione detta al Tiro a Segno.

Altre due strade di collegamento una ad est e l'altra ad ovest completano la grande rete stradale di pianura.

Per quanto riguarda la collina, la mancanza di un'adeguata rete stradale, nel lontano passato ed anche nel più recente, ha fatto sì che la fabbricazione si estendesse quasi unicamente nel piano, e che nella collina sorgessero solamente alcune chiese e rarissime fossero le ville costruite.

Per la valorizzazione della collina, il Piano Regolatore prevede la costruzione di un'ampia strada panoramica che congiunga S. Ruffillo, nella valle del Savena, a Casalecchio nella valle del Reno.

Il maggior percorso di questa strada di cornice, si svolge sul versante delle colline che si affacciano su Bologna e la pianura, mentre nel tratto che corre da San Luca a Casalecchio la strada domina la valle del Reno.

La nostra collina male si presta ad una fitta rete stradale.

Sono stati previsti, invece, alcuni tronchi di collegamento che dai piedi della collina raggiungeranno la panoramica.

Le zone a passeggio e parchi pubblici saranno un po' disseminate dovunque.

La panoramica potrà essere realizzata a tratti, dando la precedenza a quelli più panoramici come ad esempio il tratto che dall'Osservanza porta a S. Vittore, congiungendosi con l'attuale S. Donato.

L'Assessore infine più specificatamente illu-

stra ed indica sulla pianta esposta nella sala consiliare le strade di transito, di penetrazione e di collegamento della rete interna ed esterna del piano.

Esce il consigliere Degliesposti Zoboli: sono presenti n. 30 consiglieri.

Dopo la esposizione dell'Assessore Bentini, l'Ingegnere Capo — ing. Fantoni — illustra ancora la planimetria generale del Piano Regolatore, indi passa alla illustrazione degli schemi di viabilità attuale e di viabilità futura, poi alla sistemazione prevista dal piano regolatore generale per il centro della città nel rapporto 1 a 2000.

Consigliere BORTOLOTTI — Volevo presentare una mozione d'ordine relativa allo svolgimento di questo argomento di grandissimo interesse per la città.

Chiedo, se è possibile, che la discussione sul Piano Regolatore, oltre ad essere riportata negli atti del Consiglio comunale, possa essere stampata e diffusa a parte, in quanto ritengo che sia interesse di tutti che queste discussioni siano facilmente rintracciabili. In questo modo anche i consiglieri, cominciando dal sottoscritto, saranno portati ad una maggior cura nei loro interventi. Quindi, chiedo se è possibile che le discussioni di stasera e successive siano stampate, oltrechè negli atti, in un volume a parte.

SINDACO — Il fare un volume speciale con tutti gli atti relativi al nuovo Piano Regolatore presenta un interesse indubbio. Credo, tuttavia, che, nel momento attuale, abbiamo interesse intanto a farci un'idea sul modo come vogliamo svolgere i lavori e le discussioni intorno a questo problema.

Io vorrei permettermi di suggerire ai signori consiglieri di non pensare che la conoscenza degli elementi della questione che ci interessa, possa avvenire unicamente attraverso i lavori del Consiglio comunale. Vorrei suggerire perciò ai consiglieri di prendere diretto contatto con l'Ufficio Tecnico, per farsi spiegare personalmente tutte le cose intorno alle quali essi crederanno di dover chiedere spiegazioni, delucidazioni, in modo che le discussioni che si svolgeranno poi nel Consiglio comunale possano avvenire con la maggiore rapidità e scioltezza, quella rapidità e scioltezza che viene dalla conoscenza dell'argomento. Perchè, se dovessimo svolgere nel Consiglio comunale, non una discussione ma una conversazione, nel corso della quale si dovessero dare spiegazioni sui dettagli particolari e così via, credo che non impiegheremmo bene il nostro tempo, che potrebbe essere meglio speso organizzando in modo più proficuo i nostri lavori. Continueremo la discussione su questo argomento nella prossima sessione (questa sera chiudiamo la nostra sessione straordinaria attuale), che avrà inizio nei primi giorni di settembre, all'inizio della

quale nuova sessione proporrei di cominciare immediatamente con la discussione sul Piano Regolatore. Noi faremo, allora, alcune riunioni del Consiglio comunale, non so quante, dipenderà dalle discussioni che si faranno, ma ritengo che la decisione del Consiglio debba intervenire quanto più rapidamente sia possibile.

Vi sono delle ragioni sulle quali non è il caso di dilungarci qui, ma che penso siano presenti alla memoria di tutti i consiglieri. Nell'ordinamento dell'edilizia privata vi sono dei termini entro i quali il Comune deve rispondere alle domande di costruzione che si fanno, e noi non vorremmo trovarci nella condizione che, a causa del protrarsi della discussione, non potessimo impedire che sorgano delle case laddove debbono sorgere delle strade. Noi non possiamo fare dell'accademia ed abbiamo la responsabilità dello sviluppo della città. Quello che abbiamo da dire, diciamolo, quello che abbiamo da studiare, studiamolo, ma tutto questo bisogna che sia fatto con attento esame e al tempo stesso con la maggior rapidità possibile.

Era, credo, opportuno che questo fosse detto al Consiglio comunale.

Aggiungo un invito alla Segreteria di predisporre una comunicazione scritta ai signori consiglieri su questo punto: di considerare i documenti, che su questa questione sono stati consegnati fino ad ora ai consiglieri, come documenti di carattere riservato fino al momento in cui avremo deciso. Allora tutto sarà pubblicato; ma adesso è opportuno che le cose siano riservate fino al giorno in cui il Consiglio non avrà deciso.

Personalmente penso che non vi sia nessuna ragione di non fare una pubblicazione particolare sui lavori e sui documenti che interessano il piano regolatore; vedremo alla conclusione dei nostri lavori, ma mi pare che questo possa essere anche fatto.

Questo è quello che volevo dire.

Consigliere CROCIANI — Vorrei sapere se fosse possibile che, nel lasso di tempo che divide questa riunione dalle riunioni prossime in cui il Consiglio si occuperà del piano regolatore, i consiglieri avessero a disposizione, per lo meno nelle loro parti essenziali, le discussioni che si sono tenute, se sono state verbalizzate, nell'ambito della Commissione consultiva del Consiglio comunale, perchè penso che molti problemi che sono stati ivi esaminati, potrebbero dare lo spunto a tutti noi per saltare una quantità di problemi che altrimenti noi non conosceremmo e che dovremmo discutere ex novo. Con tutta probabilità le discussioni della Commissione Consultiva ci risparmierebbero l'esame di alcuni problemi che invece potrebbero insorgere in sede di Consiglio comunale. Io non so, facendo questa proposta, se essa non sia, in un certo senso, astratta, perchè mi rendo conto che ci sono state 43 riunioni solo della Commissione generale e molte

altre di commissioni minori - ma se fosse possibile far questo, io credo che sarebbe una cosa opportuna. Quanto alla proposta del consigliere Bortolotti, francamente io mi sentirei di approvarla toto corde. Io credo che noi siamo di fronte non solo al massimo problema che sia venuto di fronte a questa legislatura, diciamo così, del Consiglio comunale, ma forse al massimo problema che è venuto all'esame del Consiglio comunale da alcuni decenni a questa parte, e forse il massimo che occuperà il Consiglio comunale per alcuni decenni o per alcuni lustri. Penso allora che la proposta del consigliere Bortolotti sia da tenere nella massima considerazione, proprio per le ragioni che Bortolotti ha enunciato: quelle, cioè, che ognuno di noi, sentendosi vincolato ad una enunciazione, quale essa sia, che dovrà essere pubblicata e potrà avere una larga circolazione, si senta pervaso di più vasta e più ampia responsabilità e così portato non già a delle divagazioni o delle discussioni di carattere politico o personalistico o particolaristico, ma bensì interessato vigorosamente alla soluzione tecnica, amministrativa e sociale e politica il più radicata e più seria possibile di questo enorme problema del Comune di Bologna.

Consigliere SERRA — Io ho dato uno sguardo ai due documenti che ci sono stati consegnati; uno però insiste sulla situazione storica e attuale e accenna appena allo sviluppo futuro, pur indicando le condizioni e i criteri di sviluppo. Forse se a queste fosse stato possibile accompagnare un grafico, avremmo capito meglio. Chiederei di poter avere una cartina per vedere com'è attualmente e come dovrebbe venire in futuro.

SINDACO — Vorrei domandare all'ingegnere capo: come sono fatti i verbali della commissione?

Ingegnere FANTONI — Sono stati fatti degli appunti, perchè abbiamo tentato di fare i primi verbali, ma poi abbiamo visto che le discussioni erano avvenute in modo che assolutamente non potevano riuscire chiari. Perciò sono stati fatti soltanto degli appunti. Debbo aggiungere che le soluzioni sono state adottate tutte alla unanimità e che con facilità si è raggiunto l'accordo.

SINDACO — Lei crede, ing. Fantoni, che gli appunti come sono, se fossero messi a disposizione dei signori consiglieri, potrebbero servire?

Ingegnere FANTONI — Noi saprei... ed anzi lo escluderei.

SINDACO — A me pare che potrebbero servire le conclusioni di ogni seduta: Dire: nella tale seduta si è deciso che in tal problema sia risolto in questo modo!

Consigliere CROCIONI — Le istruzioni agli organi tecnici, agli organi esecutivi sono venute da quella Commissione?

Ingegnere FANTONI — Noi si preparava per ogni seduta molto materiale da sottoporre all'esame della Commissione e poi il frutto della discussione veniva passato agli organi esecutivi e cioè al Reparto Piano Regolatore. Certo che per arrivare ad alcune conclusioni si è molto discusso e vi sono enormi pacchi di carte e disegni.

Consigliere MARTINUZZI — Collegandomi a quanto ha detto la consigliera Serra, io penso che si potrebbe fare la fotografia di quelle due piante che riguardano la viabilità. Quelle mi sembrano facilmente fotografabili e così si potrebbe vedere com'è attualmente la viabilità e come è quella prevista dal piano regolatore.

SINDACO — Io credo che si possa fare perchè da quelle fotografie uscirà qualcosa che si comprende, ma da quella che chiede la signorina Serra non credo.

Consigliera SERRA — Ora ricordo che quando ci diedero il nuovo regolamento, ci diedero anche una carta. Forse osservando quella si può capire qualcosa.

SINDACO — Quello era il piano di fabbricazione, è un'altra cosa.

Assessore BENTINI — Ad ogni modo il materiale resta a disposizione dei signori consiglieri per un mese e l'Ufficio darà tutte le spiegazioni che verranno richieste.

Consigliere GIORDANI — Io non voglio entrare nel merito della questione perchè non è questa l'ora, non è questo il momento. Soltanto mi pare così all'incirca di non trovare un collegamento fra questo piano generale di trasformazione della nostra città con quella che dovrà essere domani la grande arteria Milano-Ancona: si collega tutto alla via Emilia, mentre qui si collega tutta la via Emilia come grande arteria, mentre domani sarà ben diversa.

SINDACO — Si farà poi la discussione su questo argomento.

La sessione è chiusa. Auguro ai signori consiglieri buone vacanze e ci rivedremo a settembre. La sessione è chiusa.

Sono le ore 1,50 del giorno 30 luglio 1955.

Omissis

Il Presidente

G. DOZZA

Il Consigliere Anziano

E. BONAZZI

Il Segretario Generale

A. GAIANI

COMUNE DI BOLOGNA

SEDUTA CONSILIARE PRIVATA DEL 12 SETTEMBRE 1955

A seguito dell'invito diramato dal Sindaco a tutti i Consiglieri, per la discussione sul piano regolatore, si adunano nella Sala del Consiglio, il giorno 12 settembre 1955, alle ore 21,30, il Sindaco, gli Assessori Beltrame, Bentini, Bernardi, Cenerini, Fortunati, Gabelli, Bergonzoni, Lorenzini, Tomba ed i Consiglieri Alvisi, Bacchi, Basile, Bassi, Bellettini, Bentivoglio, Bignardi, Bonazzi Enrico, Bonazzi Rino, Bortolotti, Corrias, Costantini, Forni, Gagliani, Giordani, Giorgi di Vistarino, Gozzi, Malaguti, Melloni, Olivo, Salizzoni, Sassaro, Savoia, Serra, Stefani, Taddia, Tarozzi, Toffoletto e Trombetti.

Hanno giustificato la loro assenza gli Assessori Samaja e Bugatti ed i Consiglieri Martinuzzi, Nascimbeni e Crocioni.

Assiste alla riunione il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Il SINDACO invita i Consiglieri a rivolgere il pensiero al collega da pochi giorni scomparso, Clodoveo Bonazzi, la cui figura sarà commemorata nella prossima seduta pubblica.

Alle espressioni del Sindaco si associa, anche a nome dei convenuti, il Consigliere BENTIVOGLIO.

Il SINDACO spiega i motivi per cui ha ritenuto opportuno convocare i Consiglieri in seduta privata, prima di sottoporre alla pubblica discussione il piano regolatore del Comune; prospetta il problema della procedura da seguire al fine di giungere alla decisione con la maggiore sollecitudine possibile e come tale intento potrebbe essere raggiunto anche con il deferire l'esame del piano ad una commissione di Consiglieri. Fa pertanto invito ai convenuti di esporre la propria opinione circa la procedura da seguire e di chiedere le spiegazioni interessanti il piano.

GIORGI DI VISTARINO dichiara che non ha rilievi notevoli da fare, ritenendo il piano approvabile. Chiede soltanto che siano approfondite, anche con sopralluoghi, le soluzioni progettate per le zone interne, ove vorrebbe le esigenze della viabilità conciliate con la salvaguardia delle caratteristiche ambientali cittadine.

TOFFOLETTO ritiene prematuro dichiarare il piano senz'altro approvabile, dovendosi invece chiedere molteplici chiarimenti e discutere profondamente; non aveva sinora sentito parlare di una Commissione consiliare, per la quale nutre qualche perplessità, ignorandone i compiti ed i limiti.

BORTOLOTTI limiterebbe i compiti del Consiglio ad una decisione sui principi generali, senza che si debba scendere ad un esame dei particolari, che potrebbero essere infiniti; ritiene quindi superflua la Commissione proposta.

Il SINDACO precisa che la Giunta Municipale non ha preferenze di sorta sulla procedura da seguire.

BELLETTINI si dichiara favorevole alla Commissione, il cui compito dovrebbe limitarsi all'esame delle linee generali, con un impiego di tempo ristrettissimo.

Il SINDACO pone in rilievo come il piano regolatore fissi dei criteri generali e sia limitato alle opere ed alle sistemazioni basilari conformi ai criteri stessi; vi saranno poi i piani particolareggiati conseguenti alle opere e sistemazioni previste nel piano generale. Saranno certamente presentati i ricorsi, i quali a loro volta saranno sottoposti alla decisione del Consiglio, che avrà così modo, in tale sede, di scendere all'esame dei casi singoli, sui quali dovrà pronunciarsi.

Continua il Sindaco, citando i precedenti dei Comuni di Milano e Brescia, il cui Consiglio ha tenuto sedute private, precedente di cui si deve tener conto, come pure del suggerimento di non indugiare troppo nell'esame del piano, ad evitare l'accumularsi di ostilità in mancanza di una decisione consiliare, che potrebbero intralciare il fine prestabilito. Da lettura, a tale riguardo, di una lettera del gabinetto del Sindaco di Brescia.

Concludendo, il Sindaco invita i convenuti a decidere, prima se si debba fare la Commissione consiliare ed, in caso affermativo, a stabilire poi i suoi compiti ed a fissarne i termini.

TOFFOLETTO esprime il parere che i Consiglieri debbano prima chiedere le spiegazioni che ritenessero opportune ed, avutone l'assenso dal Sindaco, espone quelle che sono le sue considerazioni principali: mentre con le Autorità militari e giudiziarie il Comune ha raggiunto degli accordi che hanno permesso determinate soluzioni; nulla è stato ottenuto dalla Amministrazione ferroviaria. Conseguentemente la città resterà soffocata ancora per lunghi decenni dagli impianti ferroviari, che paralizzano a nord lo sviluppo cittadino e che potrebbero, nel malaugurato caso di nuovi conflitti, costituire un pericolo immane per la città intera.

Nelle zone centrali rimangono ancora troppe strettoie che rallentano il traffico. Ad esempio,

le vie che fanno capo alla Chiesa di S. Paolo, specie l'imbocco di via Barberia, le vie del Riccio e Nosadella che non possono costituire un collegamento sufficiente con la via Saragozza.

Al Sindaco, che si dimostra propenso a rispondere alle osservazioni di Toffoletto, obiettano TADDIA e GIORGI DI VISTARINO che sarebbe conveniente decidere prima sulla nomina della Commissione.

Il SINDACO risponde che l'impostazione dei problemi, che verrebbe fatta con le spiegazioni chieste dai Consiglieri, sarebbe d'orientamento per i compiti che svolgerà la Commissione, dando ad essa materia d'esame.

BACCHI chiede chiarimenti sulla strada panoramica che dovrebbe valorizzare la nostra collina.

MELLONI ritiene che il compito della Commissione dovrebbe limitarsi ad accertare se il piano regolatore risponda alle direttive date dal Consiglio Comunale e che le soluzioni proposte per il centro urbano meritino particolare esame; chiede infine se le soluzioni del piano siano definitive o se siano suscettibili di modificazioni.

BORTOLOTTI rileva come allo stato attuale ci si trovi di fronte all'impossibilità di modificare i criteri generali che hanno servito di guida ai compilatori del piano regolatore pressoché completo e come ogni discussione abbia soltanto carattere accademico.

Il SINDACO chiarisce che il Consiglio Comunale non ha mai anticipato o suggerito criteri generali per il piano regolatore, la cui compilazione fu demandata alla Commissione nominata dal Consiglio.

BASILE si dimostra favorevole alla nomina della Commissione consiliare, i cui compiti non dovrebbero essere definiti, come neppure si dovrebbero imporre limiti di tempo per i lavori della Commissione stessa.

FORTUNATI conviene nella non limitazione dei compiti della Commissione, ma vorrebbe che alla Commissione fossero fissati dei termini brevissimi, per non dilazionare oltre l'approvazione del piano.

BASILE ammette sì che si debba fare presto, ma i limiti di tempo non dovrebbero essere tanto stretti da impedire il completo svolgimento dei lavori della Commissione.

CORRIAS è del parere che si debbano prima fissare i compiti della Commissione.

BIGNARDI fa una distinzione tra le linee generali del piano che dovrebbero essere discusse nella seduta pubblica ed i problemi singoli che dovrebbero essere svolti nelle riunioni della Commissione consiliare.

BONAZZI ENRICO pone in risalto la presenza di caserme ed altri edifici militari in tutta la zona che si estende a nord del viale Aldini tra le vie Frassinago e D'Azeglio, con un complesso di costruzioni vaste e di nessun rilievo architettonico che impedisce di sviluppare ivi il piano regolatore come sarebbe necessario. Anche tale problema potrebbe essere esaminato dalla Commissione.

Il SINDACO, riscontrato che la maggioranza dei convenuti si dimostra favorevole alla Commissione consiliare, propone che questa sia convocata i giorni 13 e 14 alle ore 21 ed il giorno 15 alle ore 17,30.

GIORGI DI VISTARINO giudica i termini proposti troppo ristretti.

Il SINDACO richiama il tempo trascorso dalla prima esposizione ai Consiglieri del piano elaborato e dall'invio delle relazioni, per cui i Consiglieri avrebbero potuto essere preparati sulle delucidazioni da chiedere e sulle eventuali proposte che intendessero presentare; si tratta quindi di guadagnare il tempo perduto. Le tre riunioni proposte non saranno forse conclusive, ma apriranno sempre la strada alla conclusione.

TOFFOLETTO conviene nei rilievi del Consigliere Bonazzi che collimano con la sua preoccupazione di colmare la deficienza di comunicazioni tra il nucleo centrale della città e la zona collinare; ritiene che il piano elaborato non dovrebbe essere definitivo; conclude con l'accettare la proposta del Sindaco per le riunioni della Commissione consiliare.

Il SINDACO propone che, come in altri casi, la Commissione sia composta di 10 membri (5 per la maggioranza e 5 per la minoranza) al fine di assicurare la rappresentanza di tutti i gruppi.

BORTOLOTTI per la sua dichiarata contrarietà alla Commissione e per gli impegni di questa settimana non vorrebbe accettare, ma, alle insistenze del Sindaco, finisce con l'aderire.

Alla fine, la Commissione, per unanime consenso, viene così composta: Sindaco, Assessori Bentini e Cenerini, Consiglieri Bellettini, Bortolotti, Crocioni, Giordani, Giorgi di Vistarino, Martinuzzi, Melloni.

Con la conferma delle date preannunciate per le riunioni della Commissione consiliare, ha termine la riunione alle ore 23,30.

Il Sindaco
G. DOZZA

Il Segretario Generale
Avv. A. GAIANI

COMUNE DI BOLOGNA

COMMISSIONE CONSILIARE PER IL PIANO REGOLATORE

Adunanza del 13 Settembre 1955

Nella sala del Consiglio Comunale alle ore 21,20, si adunano i seguenti componenti della Commissione consiliare per il piano regolatore, nominati nella seduta della sera precedente:

Sindaco On.le Giuseppe Dozza
Assessore Geom. Sante Bentini
Assessore Dott. Renato Cenerini
Consigliere Dott. Athos Bellettini
Consigliere Avv. Pietro Crocioni
Consigliere Prof. Domenico Giordani
Consigliere Ing. Giorgio Giorgi Di Vistarino
Consigliere Avv. Edmondo Martinuzzi
Consigliere Ing. Giorgio Melloni

Ha giustificato la propria assenza per precedenti impegni, il Consigliere Ing. Bortolotti.

Sono pure presenti l'Arch. Ettore Martini della Sovrintendenza ai Monumenti, l'Ing. Francesco Fantoni, Capo della Direzione dei SS. TT. ed i funzionari comunali Dott. Attilio Gnutti ed Umberto Gavioli, quest'ultimo svolgente le funzioni di Segretario della Commissione.

Il Sindaco, ad evitare che la Commissione si attardi sulla procedura da seguire, suggerisce che i lavori vertano sui seguenti temi principali:

- problemi di grande viabilità; gradi di urgenza dei lavori; connessione delle strade di grande traffico con le autostrade
- nucleo centrale: serie di questioni particolari, senza scendere però troppo al minuto; circonvallazione; collegamento tra nord e sud; nuova via tra Porta Maggiore e Piazza Aldrovandi; cerchia del 1000
- impianti militari
- impianti ferroviari
- verde privato
- strada panoramica
- restante territorio comunale
- collegamento con i Comuni vicini
- finanziamento.

L'ing. Melloni chiede se per le costruzioni nelle singole zone si applichino criteri rigidi oppure se vi sia una qualche elasticità; propone

che il tema degli impianti ferroviari sia trattato per primo, dovendo il piano regolatore essere subordinato per vastissima zona agli impianti stessi.

Il Sindaco assicura che sarà trattato anche il primo quesito posto dall'Ing. Melloni ed accetta di iniziare subito la discussione degli impianti ferroviari.

L'ing. Fantoni illustra i precedenti del problema ferroviario che risalgono all'anteguerra. Il problema fu ripreso nell'immediato dopoguerra con la prospettiva di trasferire gli impianti più a nord degli attuali. L'Amministrazione ferroviaria pose come condizione preliminare per il trasferimento l'assunzione dell'onere da parte del Comune, con un preventivo di spesa, fatto nel 1947, di 10 miliardi, somma assolutamente insostenibile per il Comune. Si dovette quindi, limitarsi a trattare con l'Amministrazione ferroviaria per possibili miglioramenti delle comunicazioni varie tra le varie zone separate dagli impianti. Si ottennero restringimenti dei fasci di binari in corrispondenza dei sottopassaggi progettati e principalmente si giunse ad una complessa soluzione, mediante anche permutate di aree, per accorciare notevolmente il viadotto stradale in prosecuzione del rettilineo delle vie dei Mille e Don Minzoni. Notevoli pure le soluzioni per lo spostamento della stazione della Società Veneta, per i raccordi ferroviari con gli stabilimenti industriali e con le nuove sedi del Mercato, del Macello e della Fiera di Bologna.

Il Sindaco aggiunge che l'Amministrazione ferroviaria mise pure in rilievo come il vagheggiato spostamento della stazione avrebbe comportato la costruzione di una stazione di testa, soluzione questa cui essa ben difficilmente si sarebbe adattata, tutta protesa com'è a rendere sempre più rapide le comunicazioni tra Milano e Roma. Si lamenta infatti che la stazione di Firenze S. Maria Novella ritarda dette comunicazioni di non meno di venti minuti, se non anche di mezz'ora; una seconda stazione di testa tra Roma e Milano porterebbe il ritardo ad un'ora circa, peggioramento questo inammissibile per l'Amministrazione ferroviaria. Inoltre, se è vero che alla fine della guerra gli

impianti ferroviari erano tutti distrutti, la sede era tuttavia rimasta. Nell'ansia di tutti di ristabilire al più presto le comunicazioni ferroviarie, l'Amministrazione ferroviaria ritenne senz'altro di non ammettere indugi nella scelta di una nuova sede, indugi di cui non sarebbe stata prevedibile la durata. Si doveva quindi scegliere tra la ricostruzione immediata sulla vecchia sede od il rinvio a chissà quando del ripristino dei collegamenti ferroviari di Bologna con il restante territorio nazionale. L'importanza del nodo ferroviario di Bologna per l'intera rete e gli interessi locali non potevano che fare cadere la scelta sulla ricostruzione immediata sulla vecchia sede, prescindendo dalle altre considerazioni sull'onere finanziario per il trasferimento.

Quanto al pericolo derivante alla città dagli impianti attuali, nel malaugurato caso di conflitti, — prosegue il Sindaco, — la micidialità dei moderni strumenti di offesa bellica rende pressochè nulla la distanza di uno o due chilometri al massimo che potrebbe avvenire con lo spostamento della stazione.

Dopo tale illustrazione, si ha uno scambio di idee sull'argomento, rilevandosi, tra l'altro, che l'Amministrazione ferroviaria avrebbe potuto almeno rinunciare alla conservazione sul posto di alcuni impianti sussidiari, come le officine a sud del progettato viadotto.

La Commissione conclude con il riconoscere che le ragioni geografiche, economiche e tecniche rendono inutile qualsiasi insistenza sullo spostamento della stazione ferroviaria e dei suoi principali impianti, anche se questo sarebbe auspicabile per lo sviluppo della città e ritiene che il collegamento tra la parte settentrionale e quella centrale della città sia sufficientemente assicurato con i sottopassaggi e i ponti progettati sul piano regolatore.

Si passa a trattare del problema della grande viabilità.

Si conviene con il Sindaco che tale problema trova la sua migliore illustrazione nella riproduzione fotografica del grafico allegato al piano e che la maggiore attenzione deve essere portata al raccordo delle strade esterne con le autostrade che si vanno progettando.

Il Sindaco rileva che la strada di circonvallazione più esterna, che passerà a nord della linea ferroviaria di cintura, è stata prevista con una larghezza di 110 metri, da alcuni ritenuta eccessiva, ma che non lo è, se si considera che la strada suddivisa in zone per le diverse categorie di veicoli, è stata concepita con grandezza di criteri appunto perchè su di essa potranno affluire le correnti dei veicoli che usciranno

delle autostrade, comunque quest'ultime siano orientate.

A tale proposito, l'ing. Fantoni chiarisce i percorsi delle autostrade secondo i progetti di massima conosciuti; aggiunge che però ora ci si va orientando nel criterio di non fare più un'unica autostrada per il percorso da Milano ad Ancona, la quale implicherebbe una costosissima opera in rilievo che si aggiungerebbe agli altri rilievi ferroviari già soffocanti la città: l'autostrada da Milano cesserebbe alla periferia occidentale di Bologna e ripiglierebbe per Ancona alla periferia orientale. In tale modo la città non sarebbe più isolata e le correnti di traffico, che non volessero fermarsi a Bologna, proseguirebbero lungo la grande arteria esterna di 110 metri di larghezza.

Circa i criteri di preferenza dei lavori di grande viabilità, il Sindaco precisa che la prima opera da farsi è la nuova strada da Borgo Panigale a Casalecchio sulla sponda sinistra del Reno, poscia il collegamento da ovest ad est, a nord della ferrovia ed a sud della linea di cintura.

L'Avv. Crocioni si preoccupa dell'influenza che potrebbero avere le nuove strade di penetrazione, quali risultano dal grafico, sull'afflusso di maggior traffico nel centro cittadino. Si ha in merito un ampio scambio di vedute tra i convenuti; l'ing. Fantoni spiega come le nuove strade di penetrazione siano raddoppiamenti di strade principali nelle quali già affluisce un grande traffico verso il centro, mentre la suddivisione in zona per determinati usi e la creazione di nuovi centri alla periferia contribuiranno a decentrare la vita cittadina. Il Sindaco rileva come tale decentramento sia già in atto, visibile anche con l'apertura alla periferia di molti negozi decorosi, non inferiori a quelle del centro.

Si conclude con il rilevare come nel piano siano contemplate anche vie di arroccamento tra le varie zone esterne al vecchio nucleo cittadino in proporzione adeguata alle strade di penetrazione, sì da influire in modo positivo sul previsto decentramento.

Il Sindaco combina con i Consiglieri che lo desiderano i sopralluoghi da farsi e conferma le date già fissate per le adunanze successive.

La riunione ha termine alle ore 0,30.

Il Presidente

G. DOZZA

Il Segretario

U. GAVIOLI

COMUNE DI BOLOGNA

COMMISSIONE CONSILIARE PER IL PIANO REGOLATORE

Adunanza del 14 Settembre 1955

Nella Sala del Consiglio alle ore 21,20 ha luogo la seconda riunione della Commissione che è al completo.

Assistono l'Archit. Ettore Martini della Sovrintendenza ai Monumenti, l'Ing. Francesco Fantoni, Direttore dei Servizi Tecnici, ed i funzionari comunali dott. Attilio Gnutti ed Umberto Gavioli, quest'ultimo con funzioni di Segretario della Commissione.

Il Sindaco illustra il problema degli impianti militari per il quale le trattative con le Autorità militari sono state laboriosissime, spesso fluttuanti. A coloro che lamentano la mancata inclusione nel piano di zone da smilitarizzarsi, deve essere osservato che nella compilazione del piano si sono scelti i punti più importanti per lo sviluppo della città, quelli per i quali l'allontanamento degli impianti militari è essenziale per il piano stesso. L'inizio di trattative per tutti gli impianti avrebbe indubbiamente ritardato e, con tutta probabilità, compromessa la soluzione per i punti principali. In prosieguo di tempo si potrà esaminare gli impianti ora non contemplati ed avendo come base di partenza il piano regolatore già approvato, sarà più agevole giungere a qualche risultato vantaggioso.

Similmente si potrà fare per gli impianti militari, segnalati dal consigliere Enrico Bonazzi, che arrestano lo sviluppo viario nella zona posta tra le vie Frassinago e d'Azeglio; specialmente gli edifici di via Urbana e Castelfidardo, di scarso valore. Ora la questione potrebbe essere avanzata idealmente, ma in pratica cozzerebbe contro difficoltà troppo serie, come l'esperienza per gli altri impianti ha dimostrato.

La Commissione prende atto delle illustrazioni del Sindaco, sulle quali nulla trova a ridire.

Circa il verde privato ed i vincoli relativi la Commissione prende visione dell'art. 25 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, soffermandosi infine su alcune norme di procedura per l'approvazione del piano.

Per la strada panoramica il Sindaco comunica che il P.R. prevede una nuova strada panoramica sui contrafforti più bassi della collina e prevede pure il miglioramento delle strade esistenti che costituiscono la panora-

mica di alta collina i cui lavori di sistemazione sono ora in pieno svolgimento.

Sul restante territorio comunale, per il quale il piano non prevede lavori, si precisa che detto terreno è destinato all'agricoltura e che in esso non potranno sorgere costruzioni per altri usi. Si tende cioè ad evitare che oltre il limite del piano, abbiano a sorgere quartieri, impianti ecc. senza alcun preordinato sviluppo, di strade, che poi il Comune dovrebbe addossarsi con maggiori oneri, per rimediare a situazioni caotiche come già si è verificato.

Il limite del piano è stato calcolato per una capacità di circa un milione di abitanti.

All'Ing. Melloni che chiede in base a quali criteri sono state suddivise le zone e se le norme fissate per le singole zone siano applicate con rigidità oppure con elasticità, risponde l'Ing. Fantoni dando tutte le illustrazioni del caso, precisando tra l'altro come si sia teso a creare alla periferia dei centri satelliti intorno a cui sorgeranno costruzioni più elevate, mentre l'altezza e la mole dei fabbricati degraderanno allontanandosi da detti centri; l'altezza dei fabbricati sarà sempre proporzionata alla larghezza delle strade e l'applicazione delle norme per le singole zone dovrà essere rigida. E' da rilevarsi che ove si ha già qualche edificio di rilievo cui potersi riferire per creare il centro satellite la zona è già stata regolarizzata dal piano, mentre dove la zona è pressochè vuota di costruzioni si procederà a piani particolareggiati. L'Ing. Fantoni mostra sulla planimetria del piano la diversità di dette zone.

L'Ing. Melloni si mostra preoccupato che un divieto di sopraelevazione nel centro cittadino porti un deperimento progressivo dell'edilizia esistente.

Si dimostra la preoccupazione infondata perchè non si hanno nelle norme del piano tali divieti.

L'avv. Crocioni chiede se nella compilazione del piano si siano seguiti i criteri urbanistici.

Viene risposto che la compilazione del piano era condizionata a tanti fattori (edifici monumentali, impianti ferroviari, militari, ecc.) che i criteri urbanistici non potevano trovare piena applicazione. Dove invece il terreno è sgombero

14 settembre 1955

da ostacoli i compilatori del piano si sono uniformati completamente alle norme urbanistiche.

Il dott. Bellettini propone che siano fissate le date di riunione del Consiglio per la decisione sul piano regolatore e che i membri della Commissione si impegnino per illustrare prima ai propri gruppi consiliari quanto è stato materia dei lavori della Commissione, in modo che abbiano ad eliminarsi nelle discussioni del Consiglio ripetizioni inutili; richieste di spiegazioni e quant'altro potrebbe ostacolare la sollecita decisione del Consiglio sul piano regolatore.

Viene alla fine concordato che le assemblee del Consiglio, da dedicarsi unicamente al piano regolatore, si effettuino nelle sere di mercoledì 21 e giovedì 22 della prossima settimana.

La riunione termina alle ore 24.

Il Presidente
G. DOZZA

Il Segretario
U. GAVIOLI

COMUNE DI BOLOGNA

COMMISSIONE CONSILIARE PER IL PIANO REGOLATORE

Adunanza del 15 Settembre 1955

Nella sala del Consiglio alle ore 18 ha luogo la terza riunione della Commissione consiliare per il piano regolatore, con la partecipazione di tutti i componenti, fatta eccezione per l'avv. Crocioni che ha giustificato la sua assenza.

Il Sindaco invita l'Ing. Giorgi di Vistarino ad esporre le sue idee in merito al centro cittadino, dopo i sopralluoghi da lui effettuati in questi giorni.

L'Ing. Giorgi di Vistarino reputa che la soluzione della circolare interna sia infelice, per la sua inutilità nei confronti della viabilità, in quanto gli allargamenti proposti si limitano a pochi metri, appena sufficienti per le esigenze di oggi, quando invece il piano regolatore è fatto per una popolazione tripla dell'attuale. Critica questa sistemazione non solo perchè impari allo scopo, ma perchè consente la costruzione, dopo l'abbattimento delle case attuali, di fabbricati a numerosi piani, il che peggiorerà di colpo quella viabilità che si vuole migliorare. Questo ipotetico vantaggio viene fatto a spese di alcune strade caratteristiche del centro cittadino, che perderanno l'attuale colore. Così l'armonia nella piazzetta della Pioggia verrà sciupata dal fabbricato nuovo in angolo con via Falognami, che sostituirà l'attuale portichetto.

In via Giuseppe Petroni tutto il lato scoperto sarà demolito e sostituito in arretrato con edifici moderni in aperto contrasto con la architettura antica della serie di portici dell'altro lato; saranno in tale modo messe più in evidenza certe vetustà che ora non stridono, fuse come sono in un complesso armonico.

La piazza Aldrovandi non sarà più piazza, quando perderà i due fondali in via S. Vitale ed in strada Maggiore; sarà un semplice largo snaturato. Anche l'attuale via Cantarana con le sue svolte e le sue rientranze perderà le sue caratteristiche.

L'abbattimento del fabbricato tra vicolo della Pusterla e Via Guerrazzi con la creazione di un giardinetto dal verde artificiale, abbasserà all'occhio il portico della chiesa dei Servi e la Via Guerrazzi rimarrà sempre stretta, anche

con l'imposizione del senso unico, per cui tanto vale lasciarlo com'è; altrettanto dicasi per il vicolo della Pusterla, uno dei pochi residui di strada di accesso alle mura del 1000.

Passando al vicolo Ranocchi osserva che l'abside della Chiesa della Vita non appare d'importanza tale da meritare una piazzetta, mentre invece le costruzioni fiancheggianti la chiesa formano una zona caratteristica da migliorare ma non da far scomparire.

Approva la soluzione di via Fossato e quella di corte Galluzzi, non approva invece quella per via Valdonica con portici antichi di grande colore locale.

E' pure contrario alla soluzione progettata per la zona del vicolo Spirito Santo; è vero che si abatteranno fabbricati di nessun valore, ma dietro ad essi esistono fabbricati antichi armonizzati con la torre vicina, tutto un complesso da conservarsi intatto, senza giardinetti contrastanti con l'ambiente.

Riconosce che molti fabbricati di cui si progetta la demolizione sono vecchie abitazioni malsane da cui è doveroso togliere la popolazione; ma questo importantissimo problema sociale va risolto altrimenti, dando cioè ai cittadini case nuove ed igieniche in zone aperte ben più salubri.

Il Sindaco ringrazia l'ing. Giorgi di Vistarino della sua collaborazione e della chiara esposizione dei suoi concetti.

L'Avv. Martinuzzi, rendendosi anche interprete dei voti espressigli dall'Automobile Club, mette in rilievo l'importanza del problema della viabilità nella elaborazione di un piano regolatore; lamenta come il transito nelle vie secondarie non sia salvaguardato, come manchi il collegamento tra le strade principali, citando ad esempio le difficoltà di passaggio tra la via Marconi e la Via Indipendenza attraverso le Vie Maggia, Parigi, ecc. e tra Via Indipendenza e Zamboni per le Vie Marsala, Goito, ecc. ecc.

Il raddoppiamento di larghezza in Via Noadella sarebbe stato l'ideale.

Ma egli non vuole scendere a particolari, oltre a quelli citati ad esempio; comprende be-

nissimo le necessità di conservare le caratteristiche della città antica, ma vorrebbe che si facesse distinzione tra l'antico ed il vecchio, tra il bello ed il brutto, vorrebbe che si tenesse bene in evidenza che la motorizzazione del traffico, sempre più in aumento, impone una maggiore larghezza di strade, una riduzione di tanti spigoli, una rinuncia ad alcune casupole, pure senza alterare il colore locale.

Comprende che non tutto si può fare ma ritiene che si poteva fare qualcosa di più.

L'Ing. Melloni non pensa che la bellezza esterna della Chiesa della Vita, di cui però esalta la magnificenza della cupola, meriti un isolamento; invece il complesso delle brutture attorno ad essa sino al palazzo dei Banchi deve essere eliminato con opportuni risanamenti e modificazioni.

Non riscontra nel Vicolo Posterla caratteristiche tali da meritargli la conservazione e ritiene il Vicolo dello Spirito Santo da rinnovare, come pure la Via Cantarana. Qui però la nuova via dovrebbe avere linee più arcuate, che consentono di creare nuove prospettive.

L'aspetto attuale di via Rizzoli come meglio si vede dall'alto della torre degli Asinelli, dà ragione all'Ing. Giorgi di Vistarino, allorchè si preoccupa dei contrasti che spiecheranno tra il lato intatto e quello riedificato di una strada, ove l'allargamento sia fatto da una sola parte. Ma all'allargamento delle vie bisogna pure giungere e non soltanto nelle zone contemplate dal piano regolatore, purchè le nuove opere siano regolamentate in modo da non disturbare il carattere dell'ambiente, si impieghino per esse materiali che non portino squilibri di tonalità, si seguano, dalla Commissione Edilizia nell'approvazione dei progetti, criteri stilistici consoni alle tradizioni architettoniche bolognesi.

Nelle riedificazioni arretrate, ci si deve preoccupare che dalla soverchia altezza non derivi un eccessivo traffico nelle strade attigue.

L'esempio di Siena ove l'antica città resta intatta, non è applicabile a Bologna.

Non bisogna rinunciare alla vita cittadina per il feticismo dell'antichità.

Nel complesso il piano regolatore può essere approvato; tutto dipenderà dai piani particolareggiati.

L'Avv. Martinuzzi si dichiara d'accordo di massima con quanto esposto dall'Ing. Melloni.

L'Ing. Fantoni illustra alcuni articoli delle norme di applicazione del piano regolatore e le procedure da seguirsi per questo e per i piani particolareggiati.

Il Prof. Giordani lamenta che nell'elaborazione del piano regolatore non si siano prospettati problemi culturali. Poichè la vita cittadina non è fatta di solo movimento, ma anche di pensiero e di studio, detti problemi dovevano trovare una adeguata impostazione nel piano. Ad esempio non si è prevista la costruzione di

un nuovo teatro di grande capienza, da tanti e da molto tempo auspicato.

L'Ing. Fantoni spiega che per il nuovo teatro e per altri Istituti culturali si provvederà con la compilazione di piani particolareggiati.

Il Dott. Cenerini ritiene invece che si debba sin d'ora fissare la zona ove il nuovo teatro dovrebbe trovare posto, così si sottolinea il problema; naturalmente non basta fissare il punto ma devesi provvedere agli spazi liberi circostanti per dare al teatro il necessario respiro.

L'Ing. Melloni propone che per equilibrare le distanze dei vari centri di vita periferici si debba procedere nel piano regolatore all'integrazione delle zone la cui sistemazione è rinviata all'elaborazione dei piani particolareggiati.

Il Dott. Cenerini rileva come nella progettazione della strada intorno alle absidi della chiesa di S. Domenico non sia stato incluso l'isolamento della tomba ora incapsulata nello spigolo di una casa, in angolo con via Rolandino.

Il Sindaco si dichiara d'accordo con l'Ing. Melloni nella necessità di mantenere per il piano regolatore una posizione di equilibrio tra le opposte tesi, perchè non bisogna essere nè troppo conservatori, nè troppo innovatori, insiste nel criterio della visione di una città grande quale si va sviluppando; rileva come per il centro si sia voluto creare, in corrispondenza con la cerchia delle mura del 1000 un'arteria di circolazione d'indubbia utilità, per la quale però gli allargamenti sono inevitabili.

Le modificazioni varie dovranno poi essere integrate da opportune norme di polizia non limitate ai sensi unici ed altri provvedimenti simili, ma estese alla ubicazione dei magazzini, degli stabilimenti e di quanto altro possa influire sull'afflusso di pedoni e veicoli.

A seguito della illustrazione data dal Sindaco sul percorso della circolare interna, viene avanzata la proposta di studiare la possibilità di allargare la via Rialto, della quale viene contemplato nel piano un più facile accesso dalle due estremità. Si conviene che la proposta sia presentata al Consiglio in sede di discussione del piano regolatore.

Circa il finanziamento il Sindaco fa presente che nessun obbligo è fatto dalla legge di corredare il piano regolatore generale di un piano finanziario; anche per i piani regolatori di Milano, Verona, Brescia, Varese i piani finanziari non sono stati presentati, perchè praticamente impossibile nelle attuali condizioni legislative. Gli opportuni provvedimenti sono infatti sollecitati e attesi da tecnici ed amministrazioni. Soltanto per i piani particolareggiati è fatto obbligo della presentazione di piani finanziari; va però tenuto conto che per i piani particolareggiati è fissato il termine di 10 anni, mentre nessun limite di tempo è fatto per il piano generale e di ciò sono evidenti i motivi pratici.

Qualora poi si possa pensare che il piano regolatore elaborato sia troppo vasto e difficilmen-

15 settembre 1955

te realizzabile per gli oneri finanziari che comporta e che alcuni potrebbero anche ritenere insopportabili per la città, bisogna considerare che il piano regolatore cittadino approvato nel 1889, poste, a raffronto le diverse estensioni della città da allora a quest'anno e fatte le debite proporzioni sul numero degli abitanti, era probabilmente assai più vasto dell'attuale.

I convenuti riconoscono che il problema del finanziamento non può ora essere prospettato,

perchè esso dovrà essere approvato allorchè si passerà alle singole esenzioni con i piani particolareggiati.

La riunione ha termine alle ore 20,45.

Il Sindaco
G. DOZZA

Il Segretario
U. GAVIOLI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 21 SETTEMBRE 1955 (2°)

Indetta dalla Giunta municipale una sessione straordinaria iniziata il 17 settembre u. s., oggi mercoledì 21 (ventuno) del mese di settembre 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'ordine del giorno della sessione consiliare medesima.

Alle ore 21,15 si procede all'appello dei Consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta:

- 1) Dozza on.le Giuseppe
- 2) Beltrame dott. Giuseppe
- 3) Bentini geom. Sante
- 4) Bernardi Giovanni
- 5) Bugatti Lanfranco
- 6) Cenerini dott. Renato
- 7) Fortunati on. prof. Paolo
- 8) Gabelli prof. Giuseppe
- 9) Bergonzoni Dino
- 10) Lorenzini dott. Umbro
- 11) Tomba Abramo

Per il Consiglio:

- 12) Alvisi dott.ssa Liliana
- 13) Bacchi avv. Giuseppe
- 14) Bassi Enrico
- 15) Bellettini dott. Athos
- 16) Bentivoglio prof. Paolo
- 17) Bignardi dott. Agostino
- 18) Bonazzi Enrico
- 19) Bonazzi Rino
- 20) Bortolotti ing. Giovanni
- 21) Costantini prof. Gennaro
- 22) Crocioni avv. Pietro
- 23) Festi Amato
- 24) Gagliani Armando
- 25) Giordani prof. Domenico

- 26) Giorgi di Vistarino ing. Giorgio
- 27) Malaguti Onorato
- 28) Martinuzzi avv. Edmondo
- 29) Melloni ing. Giorgio
- 30) Nascimbeni dott. Giovanni
- 31) Ottani Agostino
- 32) Savoia dott. Libero
- 33) Stanzani Iginio
- 34) Stefani Dante
- 35) Strazziari avv. Carlo
- 36) Taddia on.le avv. Gherardo
- 37) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 38) Toffoletto dott. Ettore
- 39) Trombetti Gustavo
- 40) Turra ing. Luciano
- 41) Volpelli Marino.

Sindaco — Sono presenti n. 41 consiglieri. La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza l'Assessore Anziano Samaja ed i consiglieri Borghi, Casali, Degli Esposti Zoboli, Olivo, Sassaro e Serra.

Nomino scrutatori i consiglieri Bacchi, Stanzani e Giordani.

N. 1 DELL' ORDINE DEL GIORNO:

NUOVO PIANO REGOLATORE

Sindaco — Nella sua precedente seduta privata, il Consiglio comunale ha nominato, come è noto, una commissione nella quale vi era la rappresentanza di tutti i gruppi consiliari per esaminare tutte le questioni connesse al progetto di piano regolatore.

Desidero riferire brevemente sui lavori della commissione, lasciando naturalmente la più ampia libertà a tutti i membri della commissione medesima e a tutti i consiglieri comunali di svolgere poi i loro punti di vista.

Desidero fare un riassunto dei lavori della

commissione, soltanto per puntualizzare quale era stato l'esame svolto dalla commissione stessa e per riferire al Consiglio in qual modo la commissione aveva esercitato il mandato che le era stato affidato.

La commissione ha suddiviso gli argomenti da esaminare per procedere con maggiore organicità nel corso del suo lavoro. Esaminerò, quindi, punto per punto, quali sono le questioni che sono state oggetto di discussione in seno alla commissione.

La Commissione ha esaminato, in primo luogo, i criteri seguiti nel redigere il progetto di piano regolatore che si riferivano alla *grande viabilità cittadina*: il traffico di transito — in primo luogo — poi il traffico di penetrazione e di collegamento, a questo riguardo esaminando i criteri generali seguiti, il grado di urgenza dei vari aspetti del problema ed il collegamento studiato fra la grande arteria di transito prevista dal piano con le diverse autostrade che sono in progetto o che potranno esserlo in un tempo non lontano. L'esame della commissione su questo punto si è concluso senza che siano state presentate obiezioni ai concetti contenuti nel progetto; nè sono state fatte obiezioni al concetto che la grande arteria di transito, che deve svolgersi a semicerchio a nord della città, debba essere di tale importanza, per la quale si renda superflua la creazione di una autostrada che colleghi le diverse autostrade, e cioè quelle provenienti da Firenze, da Milano e da Rimini, ed eventualmente in avvenire anche da Verona e da Padova.

Cioè si è voluto evitare che oltre ai manufatti delle costruzioni ferroviarie che rinserrano la città a nord altri ne potessero sorgere qualora, oltre a questa strada, che ci dovrà sempre essere perchè evidentemente è necessario avere una arteria a traffico misto che svolga questa funzione, si rendesse necessario costruire una autostrada di collegamento delle varie autostrade, autostrada che dovrebbe passare ancora più a nord, allontanando ancora di più dalla città questo traffico. Perciò si è previsto di dare a quell'arteria una caratteristica che possa sopperire ad un collegamento di tipo autostradale così come è concepito attualmente, dando ad essa una larghezza sufficiente e suddividendo in essa i diversi tipi di traffico, in modo che non si incontrino fra di loro e corrano su sedi separate, offrendo tutta la possibilità di procedere speditamente, col traffico veloce, senza intoppi e senza contrasti.

Un altro punto esaminato, riguarda la questione dei *rapporti con l'Amministrazione ferroviaria*. Si trattava di rendersi conto se fosse possibile, attualmente, ottenere dalla Amministrazione ferroviaria di più, ed anche — secondo l'opinione di qualche consigliere — molto di più di quanto si è ottenuto nel corso della preparazione del piano regolatore. E' noto, come dicevo prima io stesso, che la città è rin-

serrata a nord da una serie di cinture e di rilevati ferroviari, per cui la città ha delle difficoltà di sviluppo a causa di questi impianti. Possiamo noi trovar modo che questi impianti siano modificati e modificati profondamente nella loro struttura, al fine di togliere questo inconveniente? E' stato riferito alla commissione come si presenta il problema, e la commissione è stata informata che, allorchè questo stesso problema, sollevato dal Consiglio comunale, fu proposto all'Amministrazione ferroviaria parecchi anni or sono, l'Amministrazione ferroviaria rispose che essa non era in grado di affrontare nessuna spesa per una modifica di questa natura. Il calcolo che faceva allora l'Amministrazione ferroviaria era che questa modifica potesse costare una cifra dell'ordine di dieci miliardi, il che significa che, probabilmente, al momento attuale, questo calcolo può essere raddoppiato.

Si tratterebbe, quindi, di una spesa dell'ordine di una ventina di miliardi, per la quale spesa l'Amministrazione ferroviaria ha dichiarato di non essere disposta a dare nemmeno una lira. Il problema, quindi, dell'Amministrazione ferroviaria è stato posto in questi termini: se il Comune di Bologna desidera che siano operate delle modifiche radicali alle costruzioni ferroviarie che cingono la città, può presentare delle proposte, a condizione che sia chiaro che tutto questo deve essere fatto a sue spese.

E' evidente che la Giunta, di fronte ad un atteggiamento di questo genere, ed avendo la città tanti e tanti altri bisogni, non poteva pensare di impegnare somme di tale importanza in una opera di questa natura.

Ma questo, poi, non era tutto, perchè l'Amministrazione ferroviaria non potrebbe accogliere alcuna soluzione che aumentasse il tempo di percorrenza fra Milano e Roma, tempo di percorrenza che ad essa sta particolarmente a cuore, trattandosi della principale linea italiana. Si lamenta, infatti, che la stazione di testa di Firenze provoca già un ritardo in queste comunicazioni, cui si dovrebbe aggiungere un altro ritardo a causa di una seconda stazione di testa a Bologna, raddoppiando, quindi, il ritardo che si ha ora a Firenze.

« Noi crediamo che l'Amministrazione ferroviaria — dicevano i funzionari coi quali noi trattavamo — non potrà mai accettare una eventualità di questo genere ». Questi i motivi per i quali la Giunta ritiene che si sia ottenuto tutto l'ottenibile, in questo momento ed in questa situazione, e che non vi siano possibilità di predisporre seriamente altri piani in questo campo. E' stata sollevata la questione del pericolo che la città potrebbe correre per la vicinanza degli impianti ferroviari al centro abitato. Credo che si debba osservare, prima di tutto che noi speriamo che le eventualità belliche non si verifichino più, ma poi si deve aggiungere che, con le armi delle quali dispon-

gono ora gli eserciti, una maggiore o minore vicinanza dell'ordine di centinaia di metri od anche di qualche chilometro, ha perduto totalmente o quasi totalmente la sua importanza.

La Commissione, su questo punto, ha rilevato perciò che non riteneva di fare proposte diverse da quelle che erano state presentate dalla Giunta.

Questione degli impianti militari. Era stato rilevato, nella seduta privata del Consiglio, che alcuni impianti militari, situati nel pieno centro della città o comunque all'interno delle mura, secondo il piano regolatore non dovevano essere rimossi da quelle località. E' sembrato anche, dalla lettura della relazione scritta, che fra il Comune e l'Autorità militare tutto fosse regolato.

La realtà è diversa. Io credo che siamo vicini ad un accordo, però l'accordo non esiste ancora e, dal punto di vista formale, noi abbiamo invece una lettera che ci dice che l'Autorità militare farà opposizione al piano regolatore, e farà opposizione non, evidentemente, per le parti centrali sulle quali noi non abbiamo sollevato alcuna questione, ma per gli impianti militari esterni alle mura toccati dal Piano. Però, per ciò che si riferisce alla zona fra porta d'Azeglio e porta Castiglione ed anche su qualche altra cosa di importanza minore, pare che si sia raggiunto un accordo; dico pare, perchè non vi è nulla ancora di fissato ufficialmente.

Per favorire l'accordo, per quanto riguarda la zona, sia dell'ex Pirotecnico, sia della Caserma d'Artiglieria, sia della Direzione d'Artiglieria e sia del Tribunale Militare, la Giunta ha proposto all'Autorità militare un progetto di convenzione, che naturalmente dovrà essere sottoposto al Consiglio comunale prima di qualsiasi conclusione.

Io ritengo che quel progetto di convenzione sollevi l'Autorità militare da ogni preoccupazione. Esso, infatti, è basato su questi criteri: mentre l'Autorità militare sembra accogliere la possibilità che lo stabilimento ex Pirotecnico e la Caserma d'Artiglieria possano essere trasferiti in località lontana o relativamente lontana, ha però sollevato il problema della Direzione d'Artiglieria e del Tribunale Militare. Essa cioè ha la preoccupazione che questi due importanti uffici abbiano a trasferirsi in una zona che non sarebbe indicata per lo svolgimento della loro attività. Al che la Giunta ha risposto che essa è pronta ad introdurre, nella convenzione proposta, un articolo il quale stabilisca che questi due uffici non potranno essere trasferiti in una zona più eccentrica dell'attuale e che essi inoltre dovranno essere sistemati in locali che siano giudicati dall'Autorità militare interessata come idonei allo svolgimento della rispettiva attività.

Un'altra preoccupazione dell'Autorità militare era la seguente: in base all'applicazione del piano regolatore, essa diceva, può accadere

che l'Autorità comunale decida l'esproprio di immobili militari per i quali essa ci faccia una offerta reale. Noi resteremo in tale caso senza terreni e senza edifici, perchè potremo avere bensì il pagamento di una somma anche di molti milioni, ma noi, ciò non ostante, non avremo le sedi che noi desidereremmo. Ed allora nella convenzione proposta sono contenute delle norme che debbono stabilire che l'accordo deve intervenire in modo che questa eventualità non possa prodursi, e che cioè l'Autorità militare, allorchè debba abbandonare certe sedi, sia garantita di avere locali adatti altrove, costruiti secondo gli accordi che verranno stabiliti. Questa questione è stata discussa anche col Sottosegretario interessato, e qui non vorrei dire una impressione che io ho, perchè è soltanto una impressione. Ritengo, insomma, nell'insieme, che questa convenzione possa avere delle probabilità di giungere a buon porto. Questo è lo stato dei rapporti con l'Autorità Militare.

Data questa situazione, la Giunta non ha pensato di introdurre altri elementi di difficoltà come sarebbero sorti se noi avessimo sollevato la questione dei locali di via Urbana o dei locali di via Castelfidardo. Sono problemi, questi ultimi, che potranno essere risolti in altro momento, per quanto noi concordiamo pienamente coi rilievi che sono stati fatti, a questo proposito, nella seduta privata del Consiglio comunale.

Problema del verde privato. Era stata sollevata, da alcuni consiglieri, la preoccupazione sulla legittimità delle disposizioni previste nel piano, secondo le quali numerose zone di verde privato, all'interno della vecchia circoscrizione cittadina, dovevano essere vincolate; si pensava che non esistesse o si temeva che non esistesse una disposizione legislativa che consentisse questo procedimento. E' stata data lettura, in seno alla commissione, dell'articolo della legge urbanistica che, invece, prevede questo vincolo, salva una congrua indennità da pagarsi dal Comune ai privati interessati.

Altro problema era quello della *strada panoramica*; cioè si è chiesto se, diciamo così, il vecchio progetto della strada panoramica, cioè un progetto molto più modesto di quello contenuto nel piano regolatore, era stato abbandonato.

E' stato chiarito che, non soltanto non era stato abbandonato, ma che esso è in corso di esecuzione. Il progetto che è in corso di esecuzione non è, infatti, un progetto di piano regolatore, ma un progetto normale, che fa parte dell'attività normale dell'Amministrazione; mentre invece, il progetto di piano regolatore è un'opera molto più vasta, che ha tutt'altro carattere e che evidentemente deve essere introdotto nel piano medesimo per poter essere realizzato, occorrendo espropri ed opere complesse, oltre ad una attività anche di carattere giuridico complicata.

Altro problema sollevato è stato quello del *territorio comunale non compreso nella zona edificabile*. Che cosa accadrà, si è chiesto, di quello che è denominato nella relazione « il restante terreno comunale », per il quale non si prevedono lottizzazioni, costruzioni, eccetera? E si è spiegato che questo settore resta vincolato come settore, diciamo, agricolo del territorio del Comune e che le costruzioni che dovranno avvenire in questo settore devono essere confacenti a questo carattere. E' cosa che hanno fatto anche gli altri Comuni i quali posseggono già piani regolatori approvati. Noi anzi, abbiamo introdotto, ad esempio, una norma un po' più ampia di quella prevista dal piano regolatore di Milano, che, almeno nella sua relazione, non prevede che si possano costruire delle case padronali, mentre noi le prevediamo. Per le altre costruzioni — il piano di Milano, come quello di Bologna — prevedono poi unicamente fabbricati interessanti la attività agricola o piccole industrie di trasformazione dei prodotti agricoli ed altre attività analoghe.

Ci si è domandato se questo era legittimo. Evidentemente è legittimo, perchè, senza questo, il piano regolatore non esisterebbe, perchè significherebbe che si potrebbe continuare a costruire qualche cosa in qualunque posto, e che perciò lo sviluppo della città non avverrebbe secondo i dettami del piano regolatore. Il Comune poi potrebbe trovarsi nella necessità di dover portare servizi in zone lontane, servizi costosi, in modo disorganico, che è proprio quello che il piano regolatore vuole evitare.

La Commissione ha esaminato anche *le norme di attuazione del piano regolatore*, che sono rappresentate da un fascicolo non indifferente, che è stato distribuito ai signori consiglieri, e di queste norme di attuazione non è stata fatta nessuna proposta di modifiche notevoli; alcune proposte presentate sono state respinte dalla maggioranza della commissione; ma si trattava di questioni di non molta importanza.

Altro problema sollevato è stato quello della costruzione di una serie di *nuovi centri di attività pubblica* nelle varie zone e nei vari quartieri nuovi che devono risorgere o, nella misura del possibile, anche nei quartieri già in parte costruiti. Ciò per evitare che persista la tendenza, che è generale nella nostra città, di considerare la esistenza di un unico centro cittadino, cosa che provoca una serie di movimenti eccessivi, e quindi una viabilità più difficile. Questo concetto, che, del resto, era già implicito nel piano, è stato accolto nel corso dei lavori della Commissione, ed è stato rafforzato dalla discussione che si è svolta in seno ad essa.

E vengo all'ultimo problema, non certo l'ultimo per importanza, ma per praticità di esposizione, che è quello del *nucleo centrale città-*

dino e che, naturalmente, è stato invece il problema più discusso nelle riunioni della Commissione.

Le questioni che sono state sollevate a questo proposito riguardano un problema di criterio generale e l'attuazione di questo criterio generale.

Sul criterio generale di rispettare il più possibile le caratteristiche del centro della città e delle diverse strade, tutti sono stati d'accordo.

E' stato chiarito che da questo concetto è stata mossa anche la grande Commissione del piano regolatore, composta di tecnici di valore che da molti anni si occupano di questi problemi, per Bologna ed anche per altre città. Ma i punti di vista diversi si sono espressi allorchè si è trattato di dare una interpretazione e una esecuzione a questo criterio.

Le divergenze riguardano alcuni punti che adesso indicherò.

Nel piano regolatore è proposta la costruzione di una nuova strada che vada dai pressi di Porta Maggiore a Piazza Aldrovandi, sfociando dove oggi si trova la via Cantarana. Scopo della costruzione di questa strada sarebbe di poter indirizzare il traffico (che oggi, attraverso la via S. Vitale e la Strada Maggiore perviene al centro della città) sull'anello interno della circonvallazione del mille, in modo da determinare un movimento rotatorio intorno al centro della città per evitare l'affollamento del centro stesso. A questo scopo, è stato proposto dalla Commissione anche l'allargamento della via Giuseppe Petroni, da un lato soltanto — dal lato dove non ci sono i portici — della via Castagnoli e della via delle Moline. E' previsto, per completare questo anello, anche l'allargamento di via Falegnami, il quale, del resto, era stato previsto anche nel piano regolatore dell'89, in modo da raggiungere la via Riva Reno e da instradare il traffico lungo la via Riva Reno, che sarà coperta nella parte dove c'è il canale (i lavori sono cominciati oggi).

Questo traffico potrà in tal modo avviarsi verso la via Emilia Ponente senza attraversare il centro della città, e girando, invece, a una certa distanza dal centro medesimo. Si tenderà ad orientare questo traffico e specie quello automobilistico in modo da non provocare degli arresti nel centro, che potrà essere raggiunto con dei mezzi non meccanici, attraverso una opera di persuasione e attraverso opportune misure di polizia urbana, che inducano coloro che usufruiscono dei mezzi di traffico, a comportarsi in questo modo.

D'altra parte, questo concetto viene completato proponendo la costruzione di una strada che, partendo dalla parte sud di piazza Aldrovandi, passando attraverso vicolo Posterla e successivamente nella via Borgo Nuovo, allargando l'ultima parte di questa, sfocia nella via S. Stefano, in modo che il movimento, nel senso opposto a quello che io citavo prima, potesse indirizzarsi verso la via Farini.

Le obiezioni che sono state presentate a questa proposta, sono essenzialmente due: la prima, di coloro i quali pensano che, così facendo, si altererebbe troppo il carattere della zona interna della città di Bologna, distruggendo troppo di quello che c'è (caratteristica via Cantarana, caratteristica la zona di via Giuseppe Petroni, Castagnoli, Moline, caratteristiche le due estremità nord e sud — oggi — della Piazza Aldrovandi) e perciò si suggerirebbe di non alterare nulla in questa zona. D'altra parte, si dice ancora, queste proposte, questi allargamenti, non modificherebbero sostanzialmente le condizioni del traffico cittadino, oppure che — se le condizioni di questo traffico fossero anche migliorate — lo sarebbero per un breve periodo di tempo, poichè si può prevedere un aumento notevolissimo, nei prossimi anni, del movimento automobilistico.

In contrario a questa tesi, si oppone che è assolutamente necessario trovare una soluzione ai problemi del traffico interno e che non vi è altra possibilità che quella che è stata proposta e, per conseguenza si insiste che non si può, per amore del vecchio che non è sempre antico, mantenere la situazione nella quale ci si trova attualmente. Bisogna perciò avere il coraggio di fare qualche cosa, bisogna avere il coraggio di modificare e migliorare la situazione attuale, e non sempre appare giustificata, secondo questa opinione, la volontà di conservare delle cose che, secondo coloro che sostengono questa tesi, non hanno nessuna ragione di essere conservate.

Oltre a questo aspetto della questione, vi è il problema di quello che è stato chiamato il collegamento nord-sud, cioè quel collegamento che, partendo dal viale Pietramellara, attraverso la via Amendola, la via Marconi e piazza Malpighi, dovrebbe portare sui viali di circosollazione a sud della città, in viale Aldini, mentre oggi, praticamente, esso si arresta di fronte alla strettoia di via Nosadella. E su questo punto opinioni contrastanti erano state espresse anche nella seduta privata del Consiglio comunale. Vi è chi dice che via Nosadella è così caratteristica che non deve essere toccata assolutamente, e vi è chi dice, invece, che quella è la via più diretta per creare questo collegamento nord-sud e che si deve quindi allargare la via Nosadella, aprendo la visione del bel palazzo Albergati e dando la possibilità di raggiungere viale Aldini attraverso la via Malpertuso, con una deviazione di pochi metri nella via Saragozza. La Commissione del piano regolatore aveva esaminato questo problema e aveva ricevuto, anzi, delle sollecitazioni ad una soluzione che comportasse l'allargamento di via Nosadella. Però essa ha concluso in senso negativo, proponendosi, appunto, di rispettare le caratteristiche della via Nosadella, che viene ritenuta una via di colore particolarmente bolognese. Il collegamento, quindi, è stato proposto in un altro modo, allar-

gando l'imbocco, soltanto, di via Nosadella, allargando la via del Fossato fino a raggiungere via Saragozza, allargando via Tessitori, che oggi è una stradetta, e sbucando, quindi, secondo questo orientamento, nel viale Aldini, in modo che il collegamento nord-sud sarebbe fatto senza toccare via Nosadella.

Se io non erro, questi sono stati i due punti essenziali discussi, a proposito della questione del nucleo centrale cittadino. Non è escluso che qualche altro punto sia stato affacciato; ma mi pare che la discussione si sia concentrata intorno a questi problemi.

Altre sistemazioni proposte, per quello che riguarda il centro cittadino: la Corte dei Galluzzi, le torri della piazzetta Sant'Alò e così via, hanno trovato, invece, un accordo unanime.

Con questo ho voluto dare molto brevemente un orientamento al Consiglio circa i problemi che sono stati trattati.

Voglio aggiungere soltanto una considerazione circa lo svolgimento dei lavori del Consiglio comunale: nella riunione privata del Consiglio noi abbiamo discusso a lungo sul modo come procedere su questa discussione, e nella commissione ci eravamo tutti orientati sull'opportunità di una rapida conclusione, in questa fase, della discussione del Consiglio comunale.

E' opportuno che io precisi le ragioni di questa procedura. Io credo, con molti altri, che sia opportuna ed anzi necessaria un'ampia discussione nella città sui problemi del piano regolatore, discussione di tecnici e discussione anche di non tecnici, poichè è evidente che ogni cittadino può avere una buona ragione da dire, allorchè, soprattutto, esuli in lui la preoccupazione dell'interesse singolo, che può oscurare la sua obiettività di giudizio, e si esaminino i problemi sotto un aspetto generale. E' molto utile, è necessario, anzi, che questa discussione avvenga. Ma la legge urbanistica ha, appunto, previsto le forme nelle quali ciò deve verificarsi, e, per questo, essa stabilisce che, dopo una prima approvazione da parte del Consiglio comunale, il piano regolatore viene depositato presso la Segreteria del Comune e tutti i cittadini sono informati di questo deposito, attraverso la stampa, attraverso manifesti e attraverso ogni forma di pubblicità. Così a nessuno può sfuggire questo problema, tutti possono esaminare attentamente il piano ed ogni cittadino ha diritto di presentare le proprie osservazioni.

Le legge, anzi, non dice « ogni cittadino », ma dice: « Le associazioni di categorie », poichè è una legge di un'epoca diversa da quella attuale.

Però tutte le Autorità sono d'accordo che questa legge, oggi, debba essere interpretata ed applicata in questa forma, ed il diritto che, un tempo, spettava soltanto alle associazioni poichè nell'ordinamento corporativo si intendeva che ogni associazione interpretasse l'opinione

di quella categoria di cittadini, tale diritto naturalmente debba ritenersi oggi decaduto e che esso senz'altro spetti a tutti i cittadini. « Chiunque » dice una circolare del Ministero; « sia riconosciuto a chiunque il diritto di presentare queste osservazioni.

Il piano regolatore resta a disposizione del pubblico presso la Segreteria del Comune per un mese e, nel corso di un altro mese successivo, tutti i cittadini hanno diritto di fare queste osservazioni. Raccolte queste osservazioni, il Consiglio comunale deve — cioè è un obbligo non è una facoltà — riunirsi nuovamente, deve esaminare tutte le osservazioni e deve decidere su ogni osservazione singolarmente presa. E' evidente che questa procedura offre le maggiori garanzie e che, nel corso di questo periodo, oltre a questi interventi singoli, associazioni, organi di stampa, tecnici, chiunque voglia dibattere questo problema, ha tutte le possibilità di dibatterlo, in modo che abbia una efficacia, cioè, non in modo platonico, ma in un modo che abbia una efficacia al momento nel quale il Consiglio comunale dovrà nuovamente prendere in esame il piano regolatore e tutte le osservazioni che al piano regolatore saranno state presentate.

La legge ha previsto questa procedura, perchè, in tema di piano regolatore vi è un pericolo, e questo è stato esposto nella riunione privata del Consiglio comunale e nelle riunioni della commissione, ed è stato esposto citando i problemi che si sono presentati al Consiglio comunale di Milano, a quello di Brescia, a quello di Verona, che hanno già approvato i loro piani, e che tutti si sono preoccupati di far fare a chiunque volesse tutte le osservazioni e tutte le discussioni, ma evitando che interessi particolari, non legittimi, potessero interferire. Sono stati citati nel corso della riunione privata, casi, che sono già avvenuti, di interventi destinati ad impedire una realizzazione normale del piano regolatore, o, quanto meno, nelle intenzioni di chi faceva queste azioni, a far sì che il Comune, allorchè dovrà procedere a certi espropri, debba pagare dieci volte di più di quello che normalmente e legittimamente dovrebbe pagare. Quindi noi non possiamo non preoccuparci — non dirò di queste eventualità — ma di queste azioni che sono già in atto, e che domani potrebbero moltiplicarsi. Quindi non confondiamo la discussione sana che ci deve essere, coi tentativi che, non solo ci possono essere, ma ci sono già, destinati a nuocere, per interessi privati malcompresi, agli interessi generali della città.

Per questi motivi, io penso che noi dobbiamo discutere con tutta l'intensità necessaria, ma concludere rapidamente in questa fase sul progetto del piano regolatore. Ripeto che tutte le osservazioni che saranno presentate dovranno essere esaminate, che su ognuna di esse dovrà essere presa una esplicita e motivata decisione del Consiglio comunale e che, in questo

modo, tutte le possibilità sono aperte, per il contributo e la collaborazione dei cittadini, che ci deve essere, e che senza dubbio vi sarà, alla elaborazione del piano regolatore.

Esce il consigliere Turra - Sono presenti n. 10 consiglieri.

Consigliere di Vistarino — Il piano regolatore che è sottoposto al giudizio del Consiglio può essere diviso in tre capitoli: lo studio delle strade di transito e di penetrazione, la sistemazione urbanistica e il centro cittadino.

Come già ebbi a dire in sede di progetto, lo studio per la sistemazione delle grandi strade non può non essere approvato a prima vista. Il progetto della grande strada periferica di transito che, partendo dalla Porrettana, passa per Casalecchio, raggiunge Borgo Panigale, passa la barriera ferroviaria e il Reno, raggiunge il primo smistamento ferroviario e si collega con via Toscana oltre S. Ruffillo, è indubbiamente quanto di meglio possa essere fatto. Così pure la sussidiaria a nord e a sud della via Emilia Ponente ed Emilia Levante. Rinuncio, per brevità, all'esame delle altre strade di penetrazione e di collegamento, riconoscendo a priori che esse sono state studiate nel modo migliore.

E' però da notare che tutto il traffico cittadino, sia di penetrazione che di collegamento, è preventivato soltanto in superficie. Non è mai stata adombrata, neppure di sfuggita, la possibilità di creare dei tratti di metropolitana, oppure almeno delle zone di sottopassaggio, mentre io credo che questo aspetto dovrebbe essere in qualche modo considerato, non per una soluzione di oggi, ma per una soluzione di domani. Il piano regolatore prevede infatti fra trent'anni una popolazione di 650.000 abitanti...

Sindaco — Cinquecentomila!

Consigliere di Vistarino — Mi pare di no; ad ogni modo si dice, ad un certo punto, che quando tutte le aree, ora messe sotto il piano regolatore, saranno riempite, la popolazione arriverà a quasi un milione. Bisogna perciò considerare oggi questo piano, in funzione di quello che sarà e tenere presenti le distanze che intercorrono fra gli estremi delle città di domani.

E così noi vediamo che da Lavino di Mezzo fino a S. Lazzaro di Savena avremo una distanza di diciotto chilometri, come avremo una distanza di quindici chilometri da Corticella a S. Ruffillo. Oggi questi due — si può dire — paesi autonomi, come Lavino di Mezzo e San Lazzaro, non hanno tra loro comunicazione diretta, non hanno interessi in comune, ma, in una città di domani, questi due Comuni saranno parte integrante della città e perciò

bisogna pensare al traffico intenso che vi sarà tra un quartiere e l'altro. E noi non avremo altro che, di nuovo, la via più breve, cioè la via Emilia. Credo perciò che bisognerebbe cominciare a pensare, almeno, ad alcuni tratti con sottopassaggio o ad alcuni tratti di metropolitana, sia pure evidentemente soltanto come progetto, come studio per prepararci per il domani. Tanto più che il terreno sul quale è costruita Bologna è pienamente favorevole a queste costruzioni in sotterraneo. Noi non abbiamo le difficoltà, che vi sono in altre città, di terreno con acqua, poichè abbiamo un'ansa abbastanza bassa, non abbiamo le difficoltà di terreni rocciosi, come altrove avviene, in quanto il nostro è un terreno compatto, argilloso; quindi, qualsiasi lavoro in questo senso, non presenta alcuna difficoltà tecnica.

Io dico questo, evidentemente, non per una soluzione odierna, ma perchè, in un preventivo di così largo respiro com'è questo piano, mi pare che si debba cominciare a studiare anche queste possibilità, che, invece, nel piano attuale non sono considerate in alcun modo.

Nessuna obiezione di massima sulla sistemazione urbanistica. Io faccio invece alcune importanti riserve sul carattere finanziario di questo piano, poichè non credo che si possano vincolare per lunghi periodi di anni alcune zone, senza dare delle garanzie ai proprietari e senza venire a degli espropri. Non si può, io credo, ammettere che, per un periodo indeterminato, alcune zone debbano rimanere a campagna ed altre debbano essere vincolate a verde, senza che si giunga ad un indennizzo ai proprietari. Ad ogni modo, nessuna obiezione di massima — ripeto — alla sistemazione urbanistica, poichè mi pare che tutti i vari problemi sociali siano stati risolti in modo opportuno: il verde cittadino, il verde pubblico, la zonizzazione (come si dice oggi con un orribile termine non italiano) ed anche la zona collinare.

A questo proposito debbo osservare che il lavoro della commissione è stato troppo breve. Noi approviamo, per esempio, questa zona collinare, senza che nessun consigliere l'abbia vista. Io avrei desiderato percorrere questa zona per rendermi conto della sua importanza e della sua bellezza, e devo ringraziare l'assessore, il quale mi ha condotto a vedere alcune delle zone più importanti. Ma qui, in città, il tempo mancava e non era possibile fare di più. Devo dire, quindi, che approvare questa zona collinare senza averla esaminata è un rimprovero che io mi faccio, ma che non è colpa mia, ma dovuto all'eccessiva brevità di tempo a disposizione. Perciò io mi auguro che questa discussione possa avere una certa ampiezza e non sia strozzata in un paio di sedute. Io comprendo la necessità dell'Amministrazione e comprendo anche la necessità dei costruttori, i quali non possono permanere in questo stato di incertezza. D'altra parte, un problema di questa mole — certamente il problema più importante che

questo Consiglio comunale affronta — non può essere chiuso nella discussione di una seduta privata e di due sedute pubbliche. Bisognerà per forza, a mio parere, dare un giudizio abbastanza analitico e non aspettare di dare un giudizio quando verranno i reclami di ogni cittadino. Sarà bene che noi stessi si abbia delle idee, e che si decida qualche cosa per conto nostro, non sull'imbeccata di terzi.

Ed ora veniamo al punto più dolente. Cioè a quello del centro cittadino.

Io ho già fatto parecchie riserve nella seduta privata, nelle tre riunioni che abbiamo avuto ed anche nel giro che ho fatto con l'assessore. Io sono contrario alla soluzione progettata, e sono contrario ad essa per un duplice ordine di motivi: motivi di indole generale, anzitutto, e motivi di indole particolare sui quali parlerò poi. Un motivo d'indole generale è che queste demolizioni preventive, non daranno alcuna soluzione. Saranno soluzioni per pochi anni, saranno soluzioni provvisorie, saranno soluzioni per l'oggi, ma non per la città di domani. Convogliando attorno alle mure dei mille, sulla circolare interna, il traffico della Bologna di seicentomila abitanti o di quasi un milione e risolvendo questo problema demolendo una serie di case per una larghezza di cinque o sei metri, si verrà a riportare le difficoltà di oggi alla distanza di pochi anni. Noi ci troveremo di nuovo nelle stesse condizioni e nella necessità di tornare a demolire ancora parte di queste strade, perchè il traffico aumentato ci avrà riportato alla situazione di oggi. Perciò questa soluzione non è veramente una soluzione, ma è semplicemente un palliativo.

Ed è un palliativo che peggiorerà anzi la situazione, perchè alle case modeste di oggi saranno sostituiti dei fabbricati di una altezza, se non sbaglio, che può giungere a ventiquattro metri, case molto più accoglienti, più belle, più ricche e che porteranno evidentemente un maggior afflusso di mezzi di locomozione, per cui, non appena esse saranno fatte, noi ci troveremo in una condizione peggiore di quella attuale. Questa soluzione proposta non dà nessuna garanzia di essere realmente un rimedio. Perciò io credo che noi non ci possiamo accontentare di limitarci a demolire alcuni fabbricati, smussare alcuni angoli, spostare in qualche modo una strada, perchè il problema è assai più importante. Non tocca a noi dire quale sia la soluzione; probabilmente un senso rotatorio per la circolare, probabilmente, di nuovo insisto, qualche tratto di sotterranea, non per il domani immediato, ma per l'avvenire più lontano. Questa soluzione viene applicata oggi in tutte le grandi città; noi non possiamo escluderla. Perciò io credo che questo problema di tratti di sotterranea o di sottopassaggi sia molto più urgente nella circolare che non nelle altre zone che ho accennato prima. E anche qui avremmo voluto parlarne più a fondo, chie-

dere all'Ufficio Tecnico per quali motivi questo non è stato studiato, quali possono essere i costi, ma anche qui noi abbiamo avuto tre giorni soltanto e in questi tre giorni abbiamo fatto tutto quanto era possibile; ma la discussione è stata troncata, mentre mi sembra che si tratti di un argomento di tale importanza che meriti qualche maggior respiro.

Perciò è una soluzione, quella proposta per la circolare soprattutto, che non risolve il problema, che porta dei grandissimi sacrifici d'indole artistica, dei grandi sacrifici di indole finanziaria e che lascia le cose come sono. Perciò io sono contrario a questo, per un motivo — dico — d'ordine generale.

Ed ora vengo agli argomenti di ordine particolare. Vorrei anzitutto fare un atto di umiltà, perchè io mi avventuro in un esame di strade, di piazze, io non bolognese, e mi pare di osare troppo, ma faccio questo, proprio perchè provengo da una città nella quale si è sacrificato tutto ciò che vi era di bello, alla rapidità, alla comodità, mentre oggi che le demolizioni sono state fatte, si vorrebbe tornare indietro. Perciò io non vorrei che ci incamminassimo noi pure sulla stessa via, demolendo ciò che non è essenziale, quasi che quei fabbricati che resteranno abbiano poi una vita loro, quando tutto ciò che ricorda il loro tempo, tutto ciò che li circonda, sarà demolito e sostituito da fabbricati nuovi.

Le cose antiche, anche se non sono di primissimo ordine, debbono essere trattate con un amore particolare; sono un po' come un vestito usato, già ebbi a dire che non si può mettere vicino a dei colori sgargianti. Diversamente queste case antiche perdono il loro sapore, perdono il loro colore, perdono tutto ciò per cui oggi hanno un motivo di essere. Perciò io difendo questi angoli minori della città, perchè appunto questi angoli minori fanno poi quel complesso della città di Bologna del quale tanta gente si innamora. Dobbiamo anche osservare che i turisti sono in grande aumento, e non credo che essi verranno a vedere i grattacieli né le strade un poco più larghe, ma che verranno invece ad ammirare questi angoli che si parano all'improvviso dinanzi agli occhi e che si debbono coltivare, tanto più che il demolirli — come ho detto — non porterà alcun vantaggio al traffico cittadino. Ed elencherò molto rapidamente alcuni punti (sebbene sarebbero molti di più), in quanto il tempo, come ho detto, è stato talmente ridotto che non si è potuto fare un esame più approfondito.

Comincerò con Piazza della Pioggia e via Falegnami. Via Falegnami viene allargata e l'imbocco portato in Piazza della Pioggia; in questo modo si verrà a disturbare l'armonia di questa piazza, che ha una chiesa del 1600, il Palazzo Tanari del 1700 e si verrà a sostituire, all'angolo di via Falegnami, il fabbricato attuale, che è un decoroso, modesto, tranquillo fabbricato della fine del settecento, con un altro

fabbricato, evidentemente moderno, evidentemente più alto, evidentemente molto più razionale, ma che porterà una nota stonata in quell'ambiente, che è decoroso, tranquillo, uniforme, armonico. E con quale vantaggio? Con il vantaggio di togliere un angolo di via Falegnami e di piazza della Pioggia, togliere un angolo che, non appena il traffico sarà aumentata, sarà di nuovo un angolo da togliere; e quindi tra non molti anni ci ritroveremo con il problema attuale e non avremo più l'armonia della Piazza della Pioggia che oggi c'è.

Quindi io sono contrario a questo, perchè non offre, come ho detto prima, alcuna soluzione.

Proseguiamo per via Castagnoli. Anche qui si vuole demolire un portico, perchè ingombra. La strada non è particolarmente stretta, quel portico effettivamente un poco disturba, se non ci fosse sarebbe meglio, ma per togliere questo portico si viene a togliere anche tutta la dignità del fabbricato al quale il portico è antistante. Quando quel fabbricato sarà privo di questo portico, tutta la facciata dovrà essere rimaneggiata, perciò questa casa, di molto sapore e di molta dignità che è cresciuta sul palazzo Bentivoglio, sarà bene demolirla per fare un fabbricato nuovo; ed ecco un altro angolo che se ne andrà.

Via Giuseppe Petroni. Questa è una vecchia strada che è sorta attorno al fossato delle mura del mille, perciò ha un ricordo storico, direi, parlante. Tutta la sua conformazione è proprio la conformazione di un fossato sopra il quale è stata messa una strada. Il giorno che noi arretriamo questa strada, non seguiremo più il fossato del mille. Si potrà dire che non importa niente, ad ogni modo noi cambieremo la storia di questa strada e che cosa otterremo? Otterremo un arretramento di quattro o cinque metri che, come dico, sarà immediatamente riempito dal traffico aumentato, dai fabbricati che sorgeranno e dal maggior traffico dovuto alla popolazione in aumento.

Perciò quale vantaggio vi sarà e che cosa avremo ottenuto? Avremo ottenuto che quei fabbricati con quei vecchi portici bassi, con alcuni portici di una certa altezza ed altri di una altra, tutte case che ricordano un periodo passato e che hanno una armonia, che hanno adesso una certa omogeneità, si troveranno di fronte a dei fabbricati con dei marmi bianchi o dei marmi rosa, perchè noi sappiamo che cosa vale la conservazione dei monumenti! Ne abbiamo già avuto una prova in Piazza Ravennana, dove si è visto che cosa si sa conservare!

Perciò quando nei passeremo ai piani particolareggiati, chi impedirà che vi sorgano delle fabbriche con marmi rosa e marmi bianchi? Non solo, ma noi non potremo imporre ai costruttori di tenere una architettura omogenea coi fabbricati di fronte, perchè, chi vorrà comprare una area con dei vincoli, ad esempio, di un materiale in mattone e di una altezza di pochi piani?

Evidentemente nessuno spenderà diecimila di migliaia di lire il metro quadrato per fare una cosa che non renda. Perciò noi, ampliandola toglieremo tutta l'armonia di quella strada ed il motivo per il quale fu fatta in quel luogo perchè lì c'era il fossato del mille; e tutto ciò per guadagnare quattro metri. Basterà un autobus più largo, basterà uno di quei monumentali macchinoni della Nettezza Urbana per sciupare tutto lo spazio che abbiamo guadagnato.

E andiamo avanti per piazza Aldrovandi. Oggi piazza Aldrovandi è un angolo di grande omogeneità, di grande tranquillità, chiusa com'è dalle due quinte di via Petroni e di via Guerrazzi. Quanto a quella di via Petroni non so come potranno stare in piedi quei due archi sotto ai quali passeranno i mezzi; ma un autobus batterà contro un pilastro e lo demolirà, e così si potrà demolire anche il fabbricato che c'è sopra...

Quindi, se a questa piazza armonica, tranquilla, alberata, noi togliamo le due quinte che cosa diventerà? Diventerà uno slargo qualsiasi, diventerà uno di quei tanti slarghi che io ho visto fare a Milano e che chiamano piazze, mentre non sono altro che degli orrori. Non sono piazze, non sono vie, sono una cosa senza alcun sapore, e in modo particolare poi Piazza Aldrovandi, che è stata proprio creata davanti e credo sul fossato delle mura del mille. Quindi anche lì sciupiamo il sapore di una piazza senza alcun vantaggio.

E vengo a via Cantarana. Via Cantarana, con via Begatto e via Bolognetti, rappresenta un quartiere medioevale, devo dire un miracolo di armonia. Io l'ho percorso parecchie volte; questi vecchi portici, questi angoli, questi pilastri messi in modo asimmetrico, debbo dire che sono l'armonia di Bologna.

Questa è la bellezza della città, lasciatevelo dire da un forestiero, lasciatevelo dire da uno che viene da fuori: questo è il vero sapore della città! assai più che non il monumento isolato, assai più che non possa essere un Castello Sforzesco, in mezzo a un grande spazio.

Questa è la vita, è questo che i forestieri vengono a vedere! Non vengono mica a vedere il fabbricato nuovo. Quindi, noi andiamo a sciupare lì tutta una armonia, e con quale vantaggio? Di portare il traffico dentro a Piazza Aldrovandi; con la conseguenza poi che quando noi avremo portato il traffico lì, Piazza Aldrovandi sarà evidentemente troppo piccola. E dove andrà a finire il traffico di Piazza Aldrovandi? Di nuovo in una strada stretta come via Petroni, di nuovo in una strada strettissima come via Guerrazzi.

Non si ottiene niente e solo si distrugge: perciò io sono contrario a demolire.

Andiamo ora in via Guerrazzi. Io desideravo battermi a fondo per salvare la casa Redenti; ma vengo a sapere, per fortuna, che qualcuno, sufficientemente rapido, vi ha posto un vincolo. E quindi io credo che di quella casa non se ne

parli più. Quella casa contiene le mura del mille a degli affreschi bellissimi. E noi la dovremo demolire? Perchè? per fare una specie di scherzo di giardino che potrà servire per il passeggio dei cani? Noi, se demolissimo quella vecchia casa, ricaveremmo una piazzetta davanti alla chiesa dei Servi, che mutando la proporzione che vi è ora tra il portico dei Servi e i fabbricati circostanti, sembrerà di ridurre il portico di altezza. Toglieremo così tutto il sapore di questo angolo per ottenere una piazzetta per qualche automobile e per qualche cane che passeggia.

Perciò io sono felice che questo vincolo ci esima dal difendere questa casa.

E proseguiamo per il vicolo Pusterla. La difesa che io ho fatto in commissione per il vicolo Pusterla, ha portato a qualche sorriso. Si è detto: noi dobbiamo difendere il bello, non le strade della periferia del mille; noi dobbiamo difendere le cose che allora erano belle, non le cose che anche allora erano lo scarto della città, la periferia della città. Ma noi dobbiamo difendere questa via Pusterla appunto perchè essa era la periferia della città, appunto perchè chiunque passi di lì e vuol sapere come era la Bologna del mille, vede una strada autentica del mille. E difatti notate una strada in rilevato rispetto a via Guerrazzi, perchè costruita sui bastioni del mille; era la strada che serviva di scarico, diciamo, agli animali che andavano sulle porte e sulle mura. Ora, perchè noi dobbiamo demolire tutto questo? Per farvi passare l'autobus? Ma allora i barbari sono entrati dalla porta... E quando saranno passati questi autobus, dove andranno a finire? Andranno a finire in un'altra strada piccola, in via Borgonuovo. Tutta lì la grande trovata? Si demolisce una parte di questa via Pusterla per andare a finire in via Borgonuovo, stretta anche quella?

E poi, si demoliscono anche quei due vecchi portici pieni di sapore che abbiamo in Borgonuovo, per andare a finire dove? Di nuovo o in un vicolo strettissimo, quello accanto a Santo Stefano, oppure, demolendo di nuovo altri fabbricati, in via Farini.

Che cosa avremo ottenuto? Di avere fatto passare soltanto un paio di autobus. Noi dobbiamo ragionare di una città che raddoppia gli abitanti in trenta anni, dobbiamo parlare di un piano regolatore per un milione di cittadini, e abbiamo, per tutto trovata, l'idea di demolire una strada per farci passare un autobus.

Mi sembra veramente (non vorrei offendere la Commissione) una soluzione alquanto modesta!

E non è finito. Io mi scuso di questo elenco, ma cerco di farlo nel più breve tempo possibile.

Via Valdonica, via dell'Inferno, via del Carro. Anche qui mi sento di dire: vecchia Bologna, vecchie case cadenti, doveri sociali... Queste sono soltanto parole, perchè, se noi sentiamo ve-

ramente il dovere sociale, dobbiamo costruire delle case in periferia che abbiano tutto il sole che occorre, che abbiano tutti i servizi che occorrono, che siano accessibili anche come prezzo. Questa è la soluzione sociale! Perché dobbiamo demolire tutto un quartiere, che è tutta la storia di Bologna? Perché lì vi fu la città romana; lì, in qualche modo, le strade attuali sono le strade romane. Perché, dobbiamo demolire questo, per fare un bene sociale? Bene sociale vuol dire portare la gente al sole, portarla ai giardini, come è studiato nel piano regolatore; non vuol dire demolire quello che c'è! Quindi io non dico che non si debba fare qualche opera di ripulimento. Indubbiamente! Quei cortili, probabilmente, come è detto anche nel progetto, sono stati manomessi, ma le strade coi loro portici, quelle curve strette, tutto quell'insieme che è la Bologna antica, deve essere conservato, se non per amore dei bolognesi, per amore dei turisti che vengono a vedere la città. E abbiamo già un esempio di bruttura: proprio in quella zona c'è una costruzione, che mi permetto di dire orribile, dietro al Palazzo Malvasia, che è il campione di ciò che sarà quel quartiere domani, se il piano regolatore sarà approvato! Perciò conserviamo quelle case antiche, ripuliamo i cortili, portiamo la gente che vi abita alla periferia, mettiamola in case popolari sane. Il nuovo edificio non è il colore locale; il colore locale è il fabbricato esistente, il colore locale è tutto quell'insieme di cose che noi ammiriamo e che mi auguro che lei, signor Sindaco, ammiri; lei che è bolognese, mentre io non lo sono!

E avanti ancora, non diciamo galoppando, ma, col passo di un ranocchietto, eccoci in via Ranocchi e Pescherie. Anche lì si demolisce. Perché? Per vedere l'abside della chiesa della Vita, dove non c'è niente da vedere in quanto vi è un muro piatto e nient'altro. E allora, anche lì si demolisce tutto un quartiere centrale, che non dirò sia particolarmente bello, ma certamente ha molto più sapore, molto più colore di fabbricati che possono benissimo essere anche a Stoccolma, Copenaghen, eccetera.

Questa è Bologna! Se poi ci sono dei topi, vi metteremo dei gatti. Perciò, anche qui, piano con queste demolizioni!

E andiamo ora in via Santo Spirito e in piazza dei Celestini. Qui noi abbiamo una piazza che non ha nulla di particolare, soprattutto nel fabbricato che deve essere demolito. Riconosco che è un brutto fabbricato dell'ottocento e non chiedo di meglio che questa scomparsa. Ma dietro questo fabbricato, vi sono delle case antiche, autentiche, vi sono delle case che fanno da contorno ad una torre, mi pare, degli Alemanni, se non sbaglio, la quale torre, quando sarà isolata in mezzo ai fabbricati nuovi, non avrà più nessun motivo di esserci. Non vale in quanto è una torre, vale in quanto fa parte di un complesso di fabbricati dei quali era la torre. Questo è il sapore delle cose

antiche che devono essere rispettate! Noi, poi, le elimineremo con qualche vantaggio? Di farci un giardinetto! Anche lì, se si trattasse almeno di un giardino vero! Se potessero esservi piante di alto fusto! Ma non per una di quelle piccole padelle di verde, che ogni mattina il giardiniere cambia per scriverci viva il primo maggio, se lei sarà ancora Sindaco, oppure viva un'altra cosa se il Sindaco sarà un altro!

Sindaco — Ho piacere di sapere che siamo soltanto noi a festeggiare il primo maggio! Ma non so se tutti qui condividano la sua opinione...

Consigliere di Vistarino — Io non lo festeggio; quindi parlo per me!

Perciò noi demoliremmo delle case antiche, per sostituirle con delle cose leggere, fatue, senza particolare scopo: anche questo angolo, io vorrei che fosse conservato.

Insomma, io vorrei che fosse conservata tutta la vecchia Bologna; non credo all'utilità delle demolizioni, nè per il traffico, nè per gli slarghi che ne potranno venire! Poi vi sono altri punti discutibili sui quali le opinioni possono essere molto diverse. Per esempio, la piazzetta Galluzzi, o meglio, la Corte Galluzzi. Anche lì, questa è materia opinabile. Io non oso certo avere una opinione particolare; ma non se sia bene, dal lato artistico, demolirne una parte. Io credo che quella torre quando è vista nel suo ambiente, in quella piazzetta ristretta, ha un sapore, mentre il giorno che sarà vista da lontano, lo perderà. Ma questa è una opinione, e anche qui io vorrei che il Consiglio comunale avesse il tempo di discutere il problema, non che ci si metta di fronte al fatto compiuto, non che domani sera noi si debba approvare, e questa demolizione di Corte Galluzzi e quell'altra strada di fianco a via Pignattari, per cui quel fabbricato, quel vecchio municipio di Bologna, se non sbaglio, rimane lì per aria e non si capisce come possa star su, perchè lo si demolisce davanti per lasciarlo isolato fra due strade. Sono tutti problemi questi, che possono essere esaminati tranquillamente, senza, con questo, toccare il piano regolatore nel suo complesso, senza, per questo fermare i progetti che siano presentati dai privati. Io credo che si potrebbe isolare questo problema dagli altri problemi.

Io, quindi, approvo tutto ciò che è strada, tutto ciò che è urbanistica, tutto ciò che può dare il via ai lavori che oggi rimangono fermi, ma non mi sento di approvare — e soprattutto con questa brevità — delle soluzioni che toccano il cuore della città e delle quali noi siamo responsabili.

Perciò votazione piena, come ho detto, per gli altri due capitoli, e, invece, non votazione, indubbiamente, per questo.

Durante l'intervento del consigliere di Vistarino è entrato il consigliere Salizzoni: sono presenti n. 41 consiglieri.

Consigliere Toffoletto — Durante l'intervento del Consigliere di Vistarino, abbiamo notato come egli, oltre le osservazioni che ha portato, sia dal punto di vista generale, sia sopra gli aspetti particolari, ripetute volte si è richiamato al fatto che è mancato il tempo e che la discussione non ha potuto essere preparata da noi nel modo desiderato. Ora io trovo che, prima di entrare nella discussione, sarebbe bene che il consiglio comunale prendesse in considerazione la proposta che ha fatto testè il Sindaco riguardo la procedura, perchè non è detto che tutti i consiglieri abbiano dichiarato di accettare la sua proposta.

Il Sindaco, infatti, ha detto che è necessaria un'ampia disinteressata discussione, una discussione di tecnici e di non tecnici, ma poi, ad un certo momento, ha aggiunto che la legge stabilisce, che, solo dopo l'approvazione del piano regolatore, questo venga depositato, e sarà concesso a tutti i cittadini di prenderne visione e di fare osservazioni, e ciò seguendo la interpretazione più larga della legge, perchè essa nella sua forma, parla di associazioni.

Da queste premesse, e da un'altra che il Sindaco ha fatto dicendo che, dopo, il Consiglio comunale si adunerà ancora per prendere una deliberazione sopra le osservazioni presentate, il Sindaco ha tirato alcune conclusioni.

Ora, io domanderei: questo fatto che il Consiglio comunale si debba ancora adunare, dopo il termine necessario, dove è detto esplicitamente nella legge? Perchè la cosa non è chiara, almeno per quello che ho potuto vedere in questo momento. Comunque, con quali possibilità, il Consiglio riesaminerà queste osservazioni? Con quali possibilità, rispetto alla necessità di dare al piano regolatore la veste definitiva, perchè è evidente che c'è differenza fra discussione pubblica e discussione fra tecnici e non tecnici, ed è differente poi anche la discussione che possa successivamente avvenire su osservazioni di privati.

Queste differenze vanno quindi tenute presenti, come anche la differenza di una discussione che può avvenire prima e di una discussione che può avvenire dopo l'approvazione del piano regolatore, in quanto è noto che tante cose, che poi vengono messe in evidenza dalle osservazioni, erano o potevano essere sfuggite a noi.

Ho detto questo, perchè il Sindaco, verso la fine del suo intervento, quando ha fatto la proposta di questa procedura, ha avuto anche degli accenni che meriterebbero un chiarimento, perchè egli ha detto che è bene che non ci sia una discussione troppo estesa e che, comunque, questa discussione non debba essere interessata: egli ha detto insomma delle bellissi-

me cose, che noi approviamo senz'altro. Ma non si è capito se questo, non dico vincolo, ma invito a moderare la discussione, con l'attribuzione, data a quelli che volessero parlare troppo, di tutelare un interesse piuttosto che un altro, riguardi anche i consiglieri. Io sono convinto che il signor Sindaco non ha voluto dare al suo discorso questa intenzione, però, dal contesto delle sue parole, si poteva anche pensare questo: che egli invitasse anche i consiglieri ad essere sobri fino al punto di evitare praticamente, che il pubblico si rendesse conto esattamente di quello che è il piano regolatore.

Non intendo, per ora, che fare questa mozione d'ordine, e quindi questo non è il mio intervento sul piano regolatore. Ho l'impressione che il piano regolatore, in generale, se fosse conosciuto esattamente dal pubblico, desterebbe una grandissima impressione e susciterebbe molte osservazioni, perchè ci sono dei difetti fondamentali in questo piano regolatore, che non possono essere facilmente passati da una coscienza come quella cittadina. Perciò io invoco che il pubblico possa essere illuminato, almeno attraverso un'ampia discussione in Consiglio comunale.

Mi sono quindi permesso di fare queste osservazioni sulla proposta di procedura, perchè io ho avuto questa impressione e poi, perchè dai rilievi fatti dal consigliere di Vistarino, si è capito che anche egli è del parere che la discussione sia ampia, almeno in Consiglio comunale. Così, almeno due consiglieri, e altri certamente ve ne saranno, hanno dichiarato che sulla procedura proposta dal Sindaco solleverebbero qualche obiezione.

Consigliere Festi — Io non ho le grandi preoccupazioni che ha il collega di Vistarino, perchè il piano regolatore a Bologna era assolutamente indispensabile, come del resto in tutte le grandi e piccole città d'Italia. Mi auguro solo, e qui mi associo, in parte, a quello che ha detto il consigliere di Vistarino, che le caratteristiche di Bologna siano salvaguardate il più possibile; che sia salvaguardato, insomma, tutto ciò che di armonioso vi è nella nostra città e che è tanto ammirato, non solo dai nostri concittadini, ma anche dai forestieri.

Ricordo al Consiglio che, sin dall'Amministrazione Zanardi, Amministrazione della quale mi onoro di avere fatto parte, c'erano da risolvere tre problemi di grande importanza: Pirotecnico, Carceri e Manifattura Tabacchi.

Quanto alla Manifattura Tabacchi essa è già sorta alla periferia, per cui, speriamo che, fra breve, venga sgomberato finalmente l'edificio di via Riva Reno.

L'opposizione che trovò, allora, l'Amministrazione Zanardi per quanto riguarda il Pirotecnico, mi auguro che non vi sia oggi, perchè una volta allontanato il Pirotecnico, Bologna assumerà un aspetto molto più simpatico, molto più bello, data la posizione in cui quell'edificio si trova, e ciò indipendentemente dal timore

che provoca il Pirotecnico per la zona che è nelle sue vicinanze.

Per quanto riguarda le carceri, ricordo che ero bambino quando si parlava di portarle via da S. Giovanni in Monte, ed anche nell'Amministrazione Zanardi si parlò di questo trasferimento. Io penso che le carceri di S. Giovanni in Monte, anche se non demolite, per lo meno debbono essere risanate, essendo indispensabile che le carceri siano costruite in maniera più civile, in relazione anche alle esigenze moderne, tanto più che questo fabbricato non offre certamente un bell'aspetto, data anche la posizione centrale in cui si trova.

Mi permetto rammentare anche, da ultimo, il viale Rubbiani, che mi dicono faccia parte del piano di risanamento, desidererei che esso fosse completato, in quanto così si accrescerà la bellezza di quell'insigne monumento che è la Chiesa di S. Domenico; questa arteria, quindi, porterà certamente — dal punto di vista estetico e della comodità — un gran contributo alle bellezze della nostra Bologna.

Io non ho che queste preoccupazioni. Mi si dice che la soluzione di questi problemi sia prevista dal piano regolatore. Di uno veramente — la Manifattura — non c'è più bisogno; ma mi auguro, ripeto, che quegli ostacoli che sorsero quarant'anni fa, la nostra Amministrazione non li trovi, e possa così attuarsi questo risanamento.

La mia preoccupazione è questa, e tengo a dichiararla: che le caratteristiche di Bologna, pur con gli sventramenti che dovranno avvenire in relazione al piano regolatore, siano rispettate il più possibile. D'altra parte, questo è un desiderio non solo mio, ma che è stato espresso anche dal consigliere di Vistarino, e ritengo di interpretare il pensiero di molti bolognesi, perchè le caratteristiche di Bologna danno ad essa un aspetto simpatico, specialmente nei confronti del forestiero.

Consigliere Crocioni — Io ho partecipato, con alcuni colleghi di questo Consiglio, ai lavori della commissione e sono stato proprio fra coloro che, nel corso dei lavori, hanno provocato — diciamo così — le severe obiezioni e reprimende del Sindaco, perchè avrebbero avuto intenzione di portare la discussione sul piano regolatore ad un livello più vasto, e quindi ad un impiego di tempo indubbiamente maggiore. Io ritenevo, quando facevo le mie osservazioni, in sede di commissione, come ritengo qui, in sede di Consiglio comunale in adunanza plenaria, che questo problema fosse forse il massimo problema dell'Amministrazione cittadina da un lungo tratto di tempo ad oggi e la cui soluzione rimarrà come l'elemento fondamentale della vita di generazioni future di bolognesi. E pensavo perciò che la discussione del Consiglio — composto di valent'uomini e di onesti padri di famiglia, come si è detto in altra occasione, pensosi indubbiamente degli in-

teressi della città, ma non necessariamente tecnici della materia — pensavo, dicevo, che la sua discussione, appassionata e fervida, dovesse tuttavia essere confortata dal più vasto consenso o per lo meno dal più vasto sguardo della popolazione della città. Ritenevo che si dovesse guardare forse al di là di quelle preoccupazioni alle quali ha guardato, con giusta e temperata misura, il Sindaco; si dovesse, cioè, ritenere che, se, ci fossero degli inconvenienti di ordine, se volete, giuridico od economico, nell'aprire un così vasto discorso, ma che questi fossero largamente compensati dalla possibilità di avere, su un problema così importante, il consenso anche della popolazione, e soprattutto di quella parte della popolazione che non porta soltanto un generico amore alla propria città, ma anche il contributo della propria esperienza e della propria capacità, spesso tecnica e professionale, alla risoluzione dei problemi cittadini. E in questo senso, io penso che sia stata indubbiamente meritoria, ad esempio, l'opera del Comune di Firenze.

Si dirà che Firenze è una città che non è soltanto dei fiorentini, che è una città che appartiene a tutto il mondo, e questo è vero, in parte, anche per Bologna. Ma dicevo, è stata meritoria la preoccupazione degli amici fiorentini di far sì che praticamente tutto il mondo si interessasse del piano regolatore della loro città. Così che, quando la decisione del Consiglio comunale fu presa su questo punto, si seppe veramente qual'era il tema da decidere, quali erano i problemi che si ponevano all'attenzione del Consiglio. E il Consiglio poté, con meditata coscienza e con perfetta conoscenza dei dati, affrontare l'intimo, il profondo e, direi, l'intero del problema. Il Sindaco dice che c'è il pericolo della speculazione, e sono perfettamente d'accordo con lui; ma vorrei che meditasse il Sindaco che la speculazione va più svelta dei cittadini poco oculati, e lo speculatore arriva assai prima del cittadino ingenuo. Vorrei che il Sindaco meditasse anche al fatto che lo speculatore, alle volte cammina molto più svelto dell'Amministrazione stessa, e camminando più svelto dell'Amministrazione è molto probabile che non sia a conoscenza del piano nel momento in cui noi lo discutiamo in questo Consiglio, ma sia invece a conoscenza del piano da lungo tempo e da lungo tempo abbia predisposto i suoi piani. Per cui, quel ritardo che si fosse avverato per il fatto di portare la discussione sul piano regolatore, sia pure brevemente, all'attuazione della città, dei tecnici, dei professionisti, degli uomini d'arte, degli uomini di cultura e di tutta la popolazione bolognese, avrebbe, sì, comportato certamente qualche svantaggio per l'applicazione del piano, ma avrebbe poi dato alla discussione un così vasto respiro da darci maggiore sicurezza nelle responsabilità gravi che in questo momento noi affrontiamo. E' per questo che ho chiesto questo allargamento del dibattito. Credo che tutti i colleghi del

Consiglio sappiano troppo bene quale può essere lo spirito che ispira le mie parole: non è certamente preoccupazione di interessi privati o quant'altro; è talmente lontana dal mio spirito una preoccupazione di questo genere, che non credo che nessuno di voi, carissimi amici, possa nemmeno pensare che ci sia qualche pensiero recondito di questo genere al di sotto delle mie parole. E' proprio, ripeto, perchè ho la convinzione profonda e radicata che questo alto linguaggio e questo vasto discorso sia utile agli effetti della discussione del piano. Detto questo, io credo che, da consigliere disciplinato, io accetterò la impostazione che darà la maggioranza di questo Consiglio che, se vorrà decidere del piano in due sedute, senza che noi abbiamo il conforto di una sola opinione tecnica, di un solo parere, che può non incidere come incidono le osservazioni dei sessanta giorni dopo il deposito del piano sui particolari del piano stesso, ma può incidere su una grande idea che domani potrebbero anche consigliarci di prendere soluzioni radicali in perfetta antitesi con quelle prese oggi, ci toglie, questa discussione strozzata, questa possibilità di avere l'alto consiglio di tutti. Io dico: se vorrete procedere così, a tamburo battente, non voglio dire a colpi di maggioranza, ma se volete procedere così, da buoni e disciplinati consiglieri, noi vi seguiremo.

Questo piano, diciamocelo francamente, questo piano, anzitutto, viene troppo tardi e troppo presto. Viene troppo tardi, perchè, per esempio, noi arriviamo nel 1955 quando Firenze è arrivata nel 1951, e arriviamo nel 1955 quando, purtroppo, grandi cose e gran brutte cose sono state fatte a Bologna. Chi si prenda la briga di camminare lungo la via Murri, la via Toscana, che porta alla borgata di S. Ruffillo e poi alle colline del primo Appennino, indi alla Futa, vede che cosa sia stato fatto di questa città, che nasce anonima! Macchè ricordo della vecchia Bologna! Macchè caratteristiche di una architettura che abbia qualche cosa di legato funzionalmente alla vita e alla struttura della città! E' una architettura che non esiste, che non ha nulla di rispondente alle minime esigenze di gusto, locale o universale, alle minime e profonde esigenze di vita economica e sociale della nostra città! Nessun legame con i moderni sviluppi dell'architettura e della urbanistica. E quello che è avvenuto nella via che porta a S. Ruffillo è avvenuto in infinite altre zone della città. E oggi noi vogliamo chiudere la porta e dare un colpo di catenaccio quando tutti i buoi sono scappati o gran parte dei buoi sono scappati? Dico, quindi, che questo piano, semmai, viene troppo tardi e, in fondo, Dio mi guardi dal volere essere un critico preconetto, abbiamo forse una qualche responsabilità dell'Amministrazione per avere portato il piano al 1955 e non al 1951, alla quale data lo ha portato Firenze e altre città lo hanno portato prima di Firenze.

Viene troppo presto: perchè viene troppo presto, che cos'è questa fretta? Perchè, dopo aver lasciato trascorrere i decenni, si risparmiavano i giorni? Non c'è, al fondo di questa volontà dell'Amministrazione, il desiderio di farsi poi un vanto del piano regolatore, quale esso sia?

Ma io vorrei dire al Sindaco, al quale sono legato da vivissima simpatia e da ammirazione, vorrei dirgli: « Tu hai avuto la responsabilità di guidare la vita di Bologna per un tratto di anni che va da una data storica del nostro Paese — il 1945 — fino al 1955. Hai governato la città in un momento difficile della sua storia e hai l'esigenza di lasciare alla città futura il pegno, non della risoluzione per la risoluzione, ma il pegno della risoluzione viva, efficace, duratura sana del più grosso problema della città ».

Credo che tutti noi siamo mossi da questa esigenza, credo che dobbiamo guardare in faccia alcune sostanziali esigenze di Bologna: non volere il piano per il piano, ma volere invece il piano perchè sia veramente il perno della vita futura della città, perchè risolva per un trentennio i problemi cittadini. Trent'anni! Ma è un lungo tratto di storia! Chi prenda il periodo di trent'anni che va dal 1915 al 1945, ah, ne vede delle cose nella storia del mondo, e nella storia della nostra città! Vede il trascorrere dei tempi, il modificarsi dell'economia, le guerre sanguinose con gli Stati stranieri e fra i cittadini, vede il rinnovarsi della città nella sua vita e nei suoi costumi. Trenta anni sono un lungo tratto di storia! E noi non abbiamo il diritto di risolvere, con una soluzione affrettata, questo che è il problema fondamentale del secolo per la nostra città.

Ecco quindi che credo di poter dire con onesta coscienza che questo piano viene troppo tardi e troppo presto. Ma queste non sono, in fondo, che parole introduttive, perchè noi dobbiamo esaminare il problema e non la storia del problema o gli sviluppi del problema. Sono premesse, tuttavia, ma rimangono come fondamento di una concezione di tutta l'impostazione del piano regolatore.

E vengo, per un istante, ad un problema che ha modesta significazione giuridica, che non è quello che mi interessa — lo dico subito — ma che, insomma, noi dobbiamo tenere in conto. Nel periodo immediatamente successivo alla guerra, il Comune ha affrontato un serio problema per alcune zone della città. Alcune zone che erano state colpite duramente dai bombardamenti, e altre zone, sono state interessate dal cosiddetto Piano di ricostruzione, cioè da un piano che doveva affrontare il problema della ricostruzione di queste zone e che si imponeva per la necessità di impedire che la città risorgesse disforme, disorganizzata, non rispondente alle esigenze della sua vita sociale ed economica, e che quindi è stato giustamente impostato dal Comune. Ma

quando si è impostato il piano di ricostruzione, si sono risolti infiniti problemi della città o per lo meno di quelle zone della città; si sono anche mossi degli interessi privati, si sono sollecitate costruzioni, scoraggiate altre costruzioni, si sono sollecitate iniziative, si sono scoraggiate altre iniziative.

Orbene, adesso avviene che, in parecchi punti, il piano di ricostruzione viene modificato dal piano regolatore. Ci sono punti che, se voi volete, sono marginali, se voi volete sono punti che interessano modestamente gli interessi generali della città, interessano — lo dico subito francamente — forse più interessi particolari, ma tuttavia non sono per questo meno degni della nostra attenzione. L'ultimo interesse dell'ultimo cittadino di Bologna deve essere presente alla vita del Consiglio. E quando il Consiglio o l'Amministrazione hanno consentito un determinato sviluppo in un certo senso, penso che non sia opportuno che limitazioni, anche modeste, ai diritti o alle aspettative suscitate, vengano apportate dal piano regolatore.

Sono problemi marginali, questi, problemi di modesto interesse, ma tuttavia esistono. Io potrei — vedo qualche segno di dissenso — anche rilevare alcuni punti che poi saranno tuttavia meglio esaminati in sede eventualmente del cosiddetto « processo » che nasce in seguito alle osservazioni.

E vengo al piano regolatore, nella sua assenza.

Ci sono dei problemi che sono stati presenti all'attenzione della commissione.

Direi che la commissione ha forse avuto un torto: quello di buttarsi all'esame dei problemi, così come le erano stati posti dal Consiglio comunale nella seduta privata, senza esaminare piuttosto — ma forse era un problema che la commissione non avrebbe mai potuto risolvere — complessivamente il piano, nella sua struttura e, soprattutto, nella sua funzione.

Quindi, per un momento, io seguo il tracciato dei lavori della commissione, ma non mi sento di seguirlo, come vedrete, fino in fondo. Lo seguo, per esempio, sull'esame del primo problema presentatosi: quello delle grandi strade di collegamento. Qui il consigliere di Vistarino ha detto di essere pienamente favorevole ed io sono pienamente con lui, e sono con lui come con tutti i componenti della commissione che sono stati unanimi.

In modo particolarissimo, io approvo — desidero dirlo francamente — l'impostazione della grande circolare che corre oggi, approssimativamente, in forma parallela al tracciato della circonvallazione ferroviaria e che ne è, in fondo, determinata. Mi piace, questa grande strada, soprattutto per la sua struttura.

Qual'è la struttura di questa strada? E' una strada che corre sostanzialmente sul piano della campagna (sarà un po' più alta o un po' più bassa), nel senso che può essere attraversata facilmente, ed è previsto che sia attraversata,

per cui non è — come sarebbe una autostrada che vieta completamente gli attraversamenti — una barriera all'espandersi della città, ma è invece, in un certo senso, un coronamento della città ed anche un elemento di vita per essa. Soprattutto è valida tecnicamente la soluzione di escludere le autostrade intorno alla città: questo è l'esempio di Milano, l'esempio di Brescia, di infinite altre città di tutta Europa, che vanno da Rotterdam ad Amsterdam e alle città della Germania. L'autostrada di fronte alla grande città si ferma e si prevale dell'esistenza di strade che abbiano una funzionalità analoga a quella dell'autostrada. Ed è giusto che sia così. La strada poi è concepita ammirabilmente bene, perchè, nella strada, è prevista un'armonia disarmonica — diciamo — nel senso che ci sono linee di traffico veloce come per le automobili, e che consentono la grande velocità, perchè gli attraversamenti sono fatti in modo da consentire l'alta velocità su questa strada. Ci sono contemporaneamente altre vie che consentono una minore velocità e un diverso traffico, per cui nella strada scorrono sostanzialmente tre o quattro strade e il nucleo centrale di essa risponde perfettamente alle esigenze del traffico automobilistico veloce, che è quello destinato più degli altri ad incarnarsi per questa strada.

Quindi qui approvazione e approvazione incondizionata.

C'è un problema marginale, per me, sull'aspetto dei rapporti con le Ferrovie. Sui rapporti con le Ferrovie, siamo press'a poco di fronte a un problema che è imposto con il pugno di ferro e con la spada di Brenno. Noi non abbiamo la possibilità di pensare oggi ad uno stanziamento di venti miliardi o di trenta, o di cinquanta come diventerebbero, per un Comune, il cui bilancio è approssimativamente, di dieci miliardi all'anno, perchè, praticamente impostare il problema così, significherebbe vincolare quattro o cinque o sei bilanci consecutivi interi alla risoluzione di questo problema. E credo che nessun consigliere e nessun cittadino ci approvarebbe se noi affrontassimo un problema di questo genere, in una forma diversa da quella che è stata accettata. E' un problema — dico questo per scarico della coscienza mia e dei colleghi del Consiglio su questo punto — per il quale sono certo che non verranno fra anni, i cittadini di Bologna, a rimproverarci di non averlo praticamente risolto.

Perchè non c'è la speranza di affrontarlo altrimenti che come fa il piano. Però un punto mi tiene perplesso: noi avevamo, fin dal 1935 o 1936 o forse in qualche anno successivo, un progetto che, se non erro, era dell'architetto Marconi, il quale progetto prevedeva, non certamente la soluzione del problema ferroviario, prevedeva però un allargamento del piazzale della stazione così da farlo coincidere con l'imbocco della via Marconi e della via Amendola, in modo da consentire che il piazzale della

stazione rispondesse, non soltanto a superiori esigenze estetiche per quello che si poteva risolvere, ma anche all'esigenza di dare facile ingresso ad una delle vie di maggiore respiro della città. La stazione veniva allargata fino all'imbocco della via Amendola, in modo da consentire una più vasta distesa ed una più vasta utilizzazione dello spazio in quella zona. Anche questo è problema marginale, ma forse quella soluzione è ancora possibile.

Dopo vengono altri problemi: per quello dei rapporti con l'Amministrazione militare, per esempio, io sono sostanzialmente d'accordo con l'impostazione della convenzione, e mi auguro che vada a buon fine. So che il Sottosegretario, che per avventura appartiene al mio partito, ha dato fervide assicurazioni di battersi con gli amministratori del Comune di Bologna per vincere eventuali resistenze degli alti ufficiali dell'esercito. Ma il problema più grosso di tutti, che è quello dell'ex Pirotecnico, è un problema che non si porta a soluzione se i due pilastri dell'ex Pirotecnico rimangono saldi.

Voi sapete che c'è tutto uno stabilimento militare che va dalla porta Castiglione alla porta D'Azeglio, nel centro del quale è piazzato l'ex Pirotecnico che preclude l'accesso alla collina. Ma di qua e di là ci stanno proprio la Direzione d'Artiglieria e il Tribunale Militare. Sono due uffici che possono tranquillamente trovare la loro sistemazione in edifici del centro o della prima periferia, ma che devono assolutamente essere portati altrove, perchè, se noi lasciamo quei due pilastri, noi non risolviamo più il problema generale della zona. E qui auspicio quindi che tutti siamo d'accordo sull'impostazione di questo problema.

Adesso io vengo al problema che m'interessa di più e che si potrebbe definire come quello del centro della città, ma che per me non è il problema soltanto del centro della città. Il mio tema è questo (ve lo enuncio subito, perchè poi le mie considerazioni potranno sembrare degli appunti esegetici su un tema fondamentale): io ritengo che ci sia un vizio fondamentale nella impostazione della risoluzione di questo problema, e cioè quello di rimanere legati alla mentalità per cui il centro della città è il centro necessario di tutta la vita della città, per cui si ritiene che tutto debba confluire al centro e non si vede invece che la vita della città è alla sua periferia, che la città vive, respira nel momento in cui riesce a buttar fuori dal centro tutto quello che può. In questo modo, la città vive; noi prepariamo, facendo così, la vita della città, facendo l'inverso la soffochiamo e prepariamo lentamente, se non la sua morte, il suo declino.

Impostato così il problema, voi vedrete che tutto il resto che io vi dirò — e saranno osservazioni naturalmente molto modeste — è come determinato da questa esigenza.

Innanzitutto comincio col dire che, secondo me, è un vizio italiano antico, che ha origini

misteriose, che è inutile che noi andiamo a ritirare fuori tutti i momenti, ma che è determinato da una sorta di centralismo psicologico che noi abbiamo nella testa. Quando a Londra, a Parigi, a Copenaghen, a Stoccolma debbono risolvere un problema di organizzazione cittadina, immaginano di distribuire tutta la vita al di fuori, allargare il centro: noi facciamo il contrario. Prendete le Poste: le Poste vengono piazzate nel bel centro della città e chiunque debba fare una raccomandata o spedire un pacco o un telegramma deve prendere il suo bravo tram o la sua brava automobile, arrivare nella Piazza Minghetti e fare la fila.

Se debbono risolvere questo problema a Londra, vi fanno cinquemila o diecimila uffici postali, ripartiti in tutto l'ampio cerchio della città e sistemati in una stanzetta o poco più.

Prendete le banche cittadine: queste si sentirebbero sminuite se non avessero in via Rizzoli il loro bravo centro. A Londra vi risolverebbero il problema con una « staff » di funzionari muniti di telescriventi e di radio-telefoni, che avrebbero il puro e semplice compito di comandare una serie di stazioni che vivono dappertutto, vanno, se non fosse altro, a cercare il cliente dov'è e non lo costringono a venire in città.

Questa mentalità è terribilmente aggravata dal fatto che tutto gravita nella vita del centro cittadino. Nel centro della città noi abbiamo la sede del Comune, abbiamo la sede della Prefettura, della Questura, il centro religioso, abbiamo il centro della vita culturale. Tutto è collocato nel centro specifico della città. Noi non siamo capaci di vedere che qui si deve mantenere soltanto lo stretto indispensabile. Io non vedo in tutto il piano qualche cosa che tenda ad allargare la vita della città. Vedo soltanto il tentativo di consentire l'accesso al centro. Ma questo è il nodo del problema. E come lo si risolve? Quando a Bologna, dando una occhiata a quella carta, vedete delle strade che, partendo dalle vie che immettono nella città, si dipartono a imbuto — un imbuto rovesciato — e vanno a prendere la periferia per girare attorno alla città e spargono in più rivi una circolazione prima compatta, allora voi dovete rallegrarvi. Il problema è bene impostato e ben risolto.

Ecco perchè di Vistarino vi dice: è saggiamente risolto il problema dell'imbocco della via Emilia e delle strade di scarico della via Emilia a Levante e altrettanto è giusta la risoluzione del problema dall'altra parte della città, a ponente.

Tutto questo va bene. Ma non va bene l'inverso. L'antica città è come una serie di imbuto. Quando voi arrivate ad immettere in questi imbuto, ahimè, questa volta rovesciati dall'altra parte, che fanno perno nel centro della città e si dipartono a raggio verso l'esterno, tutto il traffico prima sparso, allora voi commettete un errore. E commettete un errore grave se

sperate di risolvere il problema in questo modo. Voi in questo modo non fate altro che richiama verso il centro della città tutta la vita possibile. Voi non lo risolverete mai il problema così. Ecco dov'è il pericolo del piano. Si parla della via che va a sboccare nella Piazza Aldrovandi. Io sono d'accordo con di Vistarino che ci sono dei pezzi preziosi di Bologna che ognuno di noi vedrebbe veramente col rimpianto nel cuore scomparire. Potremmo dire (qualcuno a questo proposito ha fatto della ironia) che c'è lì una casetta del '600 o del primo '700 che è un vero gioiello, e se noi fossimo capaci di portare la gente a vederla, si accorgerebbe che è qualche cosa di veramente prezioso. Ma io dico: saremmo capaci di aprire le braccia e dire « muoia pure questa bella casa o questa bella fila di portici », se si risolvesse il problema. Non lo si risolve, in questo modo: lo si aggrava. Guardate: noi abbiamo avuto dal 1946 al 1954 la circolazione automobilistica quintuplicata; e su questo piano di una circolazione quintuplicata, siamo arrivati oggi ad un livello inferiore di circa 7 volte alla circolazione inglese. Prendete una qualsiasi città inglese; e vedrete che è fatta di strade larghe, di vie ben studiate e organicamente collegate, per non parlare di quanto avviene in America dove la circolazione è di circa trenta o quaranta volte e le vie sono infinite. Orbene che cosa fanno in Inghilterra e che cosa fanno in America? In America si sono abituati a lasciare le macchine a quattro, cinque, sei, dieci chilometri dal centro. Noi sembra che soffochiamo se non possiamo arrivare sotto le Due Torri con la macchina. Che cosa risolviamo quando apriamo questa larga strada? Non facciamo altro che attirare l'automobilista verso il centro della città, lo spingiamo a entrare nella città, lo tiriamo nel centro dell'imbuto rendendo insolubile il problema. E' di questi mesi una larga polemica che si è condotta a proposito del centro di Roma. Si sperava che con la metropolitana quasi tutti i problemi si sarebbero risolti. E qui anche l'idea del consigliere che mi ha preceduto è una idea saggia che meriterebbe un esame. Ma perchè si è posto il problema nonostante che vi fosse la metropolitana, nonostante cioè che sostanzialmente il grosso problema dello spostamento di grandi masse nel cuore di Roma fosse risolto? Ma perchè si sapeva benissimo che questo non avrebbe definito tutto. Si sapeva benissimo che la circolazione automobilistica entro Roma sarebbe ad un certo momento, giunta ad un intasamento assoluto.

Voi pensate che quelle macchine che già occludono la via Mazzini o la via S. Vitale o la via Zamboni, ma anche la via Indipendenza, ma anche la via Garibaldi, quando saranno dieci volte tanto (e questo sarà fra dieci anni al massimo), troveranno via libera in alcune strade in qualche punto allargate?

Che cosa avremo risolto allora se non pren-

deremo dei provvedimenti di tutt'altra natura? E così la via che va a sbucare in piazza Aldrovandi, a che cosa servirà? Servirà a fare correre tutte le macchine verso la piazza Aldrovandi e quando saranno a piazza Aldrovandi cosa faranno? Vorranno arrivare in centro tutti, per mille vie, rompendo dei parafanghi, abbattendo dei paracarri, vorranno penetrare nell'interno della città, vorranno arrivare sotto le Due Torri. Non risolveremo mai il problema in questo modo. Noi dobbiamo, semmai, tenere una politica esattamente inversa a quella che il piano prevede.

Bene tutte le strade di scorrimento, bene tutte le strade che tendono a fare deviare il traffico del centro della città, ma tutte quelle soluzioni che lo portano nel centro della città, sono soluzioni sbagliate. Noi dobbiamo far sì che l'automobilista senta la necessità di fermarsi, non foss'altro perchè non riesce più a muoversi una volta entrato in città. Io vi dicevo che al momento della impostazione di questo problema a Roma, parecchi si sono opposti a qualunque tentativo di risolvere il problema con degli allargamenti: si è detto per esempio: non consentire più il traffico, se non dei veicoli pubblici (autobus e taxi) nel cuore della città; niente automobili private. Il cittadino che arriva ad un certo punto, si serve del taxi se ha denaro, si serve dell'autobus se non ne ha. E questo lo diciamo per quanto avviene nello ambito di una città che ha meno di un chilometro di raggio. Oppure si dice: impedire la sosta dei veicoli nella città, categoricamente impedire la sosta. E anche questa è una soluzione possibile che dobbiamo studiare anche per Bologna. Ma che cose ce ne faremo degli allargamenti e delle demolizioni effettuate quando dovremo arrivare a una di queste soluzioni? Non sentiremo il rimorso di avere distrutto sia pure un piccolo angolo di Bologna, quando questo sarà avvenuto per niente? Ed è per questo che io parlo. Non vorrei che qui, fra dieci anni, noi ci guardassimo in faccia e dicessimo: guardate cosa abbiamo fatto di tutte queste belle cose di Bologna che sono state così faticosamente costruite da coloro che ci hanno preceduto e volevano bene alla nostra città come noi. E noi abbiamo fatto tutto questo per risolvere che cosa? Immaginate questo frotto drammatico che entra nella città e che nessuno fermerà, non solo, ma che noi oggi tendiamo a chiamare nella città. Questa soluzione della via che sbocca sulla Piazza Aldrovandi io la critico sotto questo aspetto, ma sotto questo aspetto critico tutte le altre soluzioni. Critico la circolare lungo la mura del mille. Quando portate le automobili nella circolare, va bene che ne passeranno di più, quattro o cinque metri sono qualcosa per la circolazione, ma quando saranno lì non le fermerete più. Guardate adesso il problema sotto un altro riflesso. Si è parlato di traffico di transito, di traffico di collegamento, di traffico di pen-

trazione, e così di strade di transito, di collegamento, di penetrazione. Il traffico di penetrazione è un altro punto di importanza decisiva che deve essere ben guardato da noi prima di dare la nostra approvazione. Ci sono per esempio due strade che gravitano là, attorno a via della Grada e che tendono a portare in quel punto il traffico che sostanzialmente va dalla via Emilia, attraverso questa strada verso l'imbocco della via Riva Reno, verso cioè l'imbocco di una strada che genericamente si può ritenere una strada di scorrimento interno della città. Ma abbiamo meditato questo problema? Stiamo bene attenti: non è il fiume che va a cercare la città o la strada che va a cercare la città. E' la strada che crea la città. Quando i romani tracciavano delle grandi strade che andavano da Roma fino alla Gallia, ecco che nei punti dove si incrociavano le strade, nascevano le città, ecco che nasceva Bologna, nasceva Rimini, nascevano le altre belle città emiliane. Nascevano perchè c'era la strada. Se voi aprite queste nuove strade; se voi le portate fino nel cuore della città non impedirete mai che tutti i grossisti, tutti i commercianti all'ingrosso, che tutti coloro che hanno merci da smaltire nella città si fermino tre o quattro chilometri lontano con i loro magazzini, e così con i loro camion, con i loro autobus che portano le cose in città. Voi li vedrete gravitare per una specie di forza inarrestabile verso l'imbocco della nuova strada. E come risolveremo allora il problema? Quando avremo fatto questo potremo dire: qui tu hai il tuo magazzino, ma non puoi venire con il tuo camion? Potremo risolvere il problema in questo modo? No, dico: fermiamoci prima! Facciamo in modo che si viva fuori della città, facciamo in modo che la gente senta che non è tutta qui la vita della città, in questo piccolo borgo medievale, ma è invece nella grande città dei 350.000 abitanti di oggi e dei 600.000 dell'ultimo termine del piano regolatore.

Noi dobbiamo fare sì che i fondachi e i magazzini e tutti gli altri depositi e tutti gli altri centri di vita economica vadano a sistemarsi là dove la città pensiamo che si debba espandere e non dove la città pensiamo che si debba svuotare del suo drammatico contenuto pletorico dato dalla vita moderna. Ecco che se noi esaminiamo così il problema e guardiamo per esempio adesso un problema che ha accennato il consigliere di Vistarino, quello della casa Redenti o della via Guerrazzi o della via Pusterla, ci accorgiamo dell'assurdità della soluzione. Se l'andiamo a vedere vediamo subito cosa stiamo facendo. Buttiamo giù una casetta che è un gioiello dell'800 bolognese (e ogni epoca ha i suoi frutti e sono frutti preziosi), buttiamo giù questa casa e proseguiamo nelle demolizioni per dare vita ad una strada a baionetta che non risolverà nemmeno il problema del traffico in loco. Demoliamo i pezzi di un centro storicamente valido della

città come quello della piazza dei Servi e se vi volgete di fronte, come quello del palazzo Aldrovandi, abbattendo anche edifici di un certo pregio nel corso del rimanente tragitto e rompendo questa struttura medievale che corre lungo la via Pusterla, per che cosa? Per consentire l'avvio di un nuovo fiotto; per porre quasi un richiamo dinanzi all'automobilista che, arrivato a porta Mazzini dice: adesso io arrivo alla Piazza dei Servi, e quando sono alla Piazza dei Servi mi infilo per la via che passa dove passava prima la via Pusterla, prendo la via S. Stefano e riesco ad arrivare in piazza. Noi abbiamo qui creato proprio l'attrattiva per portare nel centro della città coloro che noi dobbiamo mettere nella condizione di non entrare, dobbiamo scongiurare di non entrare.

Ecco perchè tutti questi problemi sono problemi gravi nella impostazione della città, ecco perchè io non vedo risolto il problema fondamentale: non c'è nessuna speranza, a mio avviso, con qualche allargamento, di risolvere il problema del traffico, al contrario, con queste risoluzioni lo si aggrava anzichè avvantaggiarlo. Noi poi dobbiamo necessariamente prevedere un provvedimento analogo a quello che io ho detto prima, quello cioè dell'impedire di fare entrare il traffico nel cuore della città. E questo problema come lo si pone? Lo si pone avvisando a qualche disposizione di ordine giuridico che ad un certo momento fermi il traffico e non gli consenta di venire qui a occludere perfino gli anditi del palazzo comunale. Che cosa ha immaginato il P. R. per una soluzione di questo genere? Ha studiato su una prima o una seconda o una terza circoscrizione una serie di parcheggi nei quali le macchine trovino naturalmente la loro sistemazione? Ha immaginato una serie di piani o un piano organico per cui il traffico veramente senta che il suo respiro si ferma lì e lo spinga poi a muoversi in altre direzioni e con altri metodi? Noi non abbiamo fatto nulla di tutto questo. E questo invece si impone, perchè in trent'anni dal 1915 al 1945 abbiamo visto le vecchie strade polverose sostituite dalle strade asfaltate, i ronzini e i cavalli e qualche bicicletta di un tempo sostituiti dalle macchine che fanno i centosessanta chilometri all'ora, e si deve prevedere che in altri trent'anni ci sarà un altro sviluppo di questo genere. Questo problema è stato visto nello stesso identico modo per Siena, per Firenze e per molte altre città soprattutto italiane che hanno una struttura di città medioevale. Ma guardate un po' il problema in una città che sembra fatta apposta per farci vedere che si può vivere senza le grandi strade, senza le strade allargate, prendete Venezia. A Venezia non c'è una macchina, non c'è, si può dire, un battello privato, a Venezia si circola a piedi e la città vive benissimo.

Sindaco — Lo vada a dire ai veneziani questo!

Consigliere Crocioni — Ma i veneziani però io non vedo che siano scoraggiati dal vivere a Venezia, i veneziani continuano a vivere tranquillamente e con tutto agio a Venezia e delle centinaia di migliaia di persone tutti gli anni vengono a visitare Venezia e ne ritornano incantati. E Venezia ha potuto costruire da un lato la spianata del Lido dove voi trovate tutto lo sfarzo della vita ricca, ed ha costruito una zona industriale di Marghera che forse è la più bella zona industriale d'Italia. Ora, questo salvare la vita della città medioevale per le sue esigenze pratiche ed attuali, scoraggiando invece l'afflusso di tutte quelle attività economiche e sociali che possono occludere la vita della città fino a soffocarla è un risolvere il problema e non è affatto per me un modo antiquato di vedere il problema.

Detto questo io credo che praticamente il mio concetto l'ho espresso. Adesso, muovendomi con quella difficoltà con cui si muove colui che è abituato agli studi di diritto o di altre materie sociali che non hanno attinenza con questi problemi, io dico che molte perplessità suscita in me anche il problema della zonizzazione. Se la zonizzazione vuole essere il tentativo di creare una specie di nuove piccole città ai margini della grande città, nelle quali viva il complesso della vita economica, allora io sarò favorevole. Ma se la « zona » deve essere una piazza tracciata con la squadra e col compasso con qualche annesso, allora è una creatura non viva che si mette là in un certo punto perchè lì si è stabilito di stabilire la « zona ». E tutto questo si deve dire anche se ci sono giustificazioni legittime come quelle date anche in sede di commissione; che cioè si è cercato di organizzare la zonizzazione delle zone industriali sul criterio della vicinanza della ferrovia, della possibilità di raccordo e di altre considerazioni indubbiamente giuste ed attendibili. La zona industriale, vedete, non ha la vita complessa di una piccola città: la zona industriale ha una vita compatta ed omogenea; tutti quelli che vi si recano, sostanzialmente ci vanno ad una certa ora del giorno e ritornano ad una certa altra, e voi trovate allora che le strade di accesso o di deflusso da quelle zone, sono gremite alle sette di mattina o alle sei di sera, mentre sono praticamente inutili per tutto il resto della cittadina per tutto il tratto della giornata. Ma noi perchè non dobbiamo tentare di far vivere l'industria laddove c'è la mano d'opera, dove ci sono gli operai, perchè non creare, attorno alle zone industriali, delle zone residenziali a carattere se volete, popolare? Ripeto che qui mi muovo con una grande perplessità; ma ho il timore che si sia affrontato il problema con quello stesso criterio di una sorta di attrazione particolare verso un centro sensorio al quale

si chiamano le attività per respingerle, così come si è fatto per il centro cittadino.

Noi dobbiamo, a mio avviso, riprendendo quel discorso che si è fatto all'inizio, puntare, sì, sulla esistenza di questo nucleo cittadino che praticamente è quasi indistruttibile ed intoccabile, non perchè è la creatura dei nostri padri, ma perchè è una creatura bella dei nostri padri, perchè è una gemma di vita locale, è una gemma nella storia del nostro Paese, è una gemma che si trova qui come a Siena, come a Firenze, come a San Geminiano, come a Venezia, ma in nessun'altra parte del mondo, ma per rispettarlo e salvarlo, non per ucciderlo!

Io non credo di essere sospetto di opinioni tradizionalistiche o passatistiche, ma quando vedo queste cose che rimangono vive in un lungo arco di secoli, allora io sento che qualche segreto c'è per cui la creatura è nata viva e continua a vivere. Guai a noi se per una male intesa volontà di modernizzazione che, secondo me, è il rovescio di una modernizzazione perchè non guarda al futuro, ma crede soltanto al presente, guai a noi se queste creature le spezziamo. Io credo che la nostra visione generale del piano debba essere che dal centro si parte per andare fuori, piuttosto che da fuori si parta per venire al centro. Debbono venire qui coloro che hanno una assoluta necessità o coloro che noi chiamiamo qui dai Paesi dell'Europa o degli altri continenti per venire a vedere cose che altrove non esistono, ma non dobbiamo consentire che altri ci vengano. O se ci debbono venire, ci vengano con il cavallo di San Francesco, o con i mezzi a disposizione della collettività e non soltanto dei privati.

In questo spirito e con queste premesse, io aspetto con ansietà la risposta della Giunta a questi problemi e riserve, naturalmente per me, con il mio modestissimo, appassionato desiderio di portare un contributo alla risoluzione del problema della nostra città, il mio consenso o il mio dissenso sulla risposta della Giunta, che mi auguro sia quanto meno soddisfacente o per lo meno legata ad una esigenza profondamente funzionale della nostra vita cittadina.

Durante l'intervento del consigliere Crocioni, è uscito il consigliere Bentivoglio - sono presenti n. 40 consiglieri.

Consigliere Martinuzzi — I colleghi che mi hanno preceduto hanno avuto nei loro interventi un tratto comune, e cioè quello riflettente la ristrettezza della discussione sul piano regolatore. Cioè, tutti, più o meno, hanno lamentato il fatto che questa discussione sul piano regolatore non abbia avuto un più ampio respiro, un maggior tempo a disposizione per sviscerare tutti i problemi. Sia consentito fare anche a me la critica, ma io la faccio in un senso diverso;

cioè il tempo a disposizione per studiare questo piano regolatore non è stato soverchio, ma ci sono stati i lavori della commissione che consentivano ai rappresentanti dei gruppi consiliari di approfondire il problema.

A me quello che ha preoccupato di più è stato un altro fatto, ed è questo: non tutti noi siamo competenti in materia di urbanistica e in materia di piani regolatori. Sarebbe stato opportuno che ciascuno di noi, una volta esaminato il piano regolatore, si potesse consigliare con qualche tecnico. Sarebbe stato opportuno che avesse potuto avvicinare persone competenti, in materia, dalle quali attingere quei lumi necessari per parlare con cognizione di causa di simili problemi.

Invece questo è stato impedito dalla raccomandazione del Sindaco circa la riservatezza del piano regolatore. Ovviamente ci ha messo di fronte al caso di coscienza di non violare la prescrizione di riservatezza che doveva circondare questo piano fino a quando non fosse portato in seduta pubblica, e ci ha impedito quindi di discuterne con delle persone competenti onde avere quei chiarimenti e quelle nozioni tecniche che avrebbero potuto consentire a noi di parlarne con maggiore cognizione di causa. Indubbiamente la riservatezza aveva i suoi motivi, nessuno lo esclude, ma io penso che un temperamento in questo senso si sarebbe potuto trovare.

Sia per la importanza del problema, sia perchè primo nell'ordine di esposizione accennato dal Sindaco, comincerò anch'io dal problema della viabilità. Il problema della viabilità ha una origine, ha un vizio di origine per Bologna, ed è costituito dalla pianta radiale con centro unico, che ha portato negli anni precedenti, alla necessità di percorrere le vie centrali per recarsi da un estremo all'altro della città. Ora, con il progetto di piano regolatore che viene sottoposto al nostro esame, si cerca di sopperire a questo inconveniente, e indubbiamente la necessità di togliere anche dai viali di circonvallazione il traffico di transito, è stata universalmente riconosciuta e tutti quanti gli oratori che mi hanno preceduto hanno incondizionatamente approvato questo progetto di una più ampia circonvallazione, da servire anche domani di raccordo per le future autostrade, in modo che il traffico di transito, quello che non ha una necessità di soffermarsi in Bologna perchè non destinato ad alimentare la vita cittadina, sia dirottato in un più ampio raggio in modo da non intralciare quella che è la viabilità del nucleo centrale cittadino. E su questo quindi è perfettamente inutile soffermarci.

Ottima l'idea del raddoppio della via Emilia Ponente in modo da consentire al traffico che viene da Milano e si deve instradare verso Rimini e Ancona, di lasciare alla propria destra la città senza bisogno di percorrere i viali cittadini. Così pure il tratto a sud della via Emilia

Ponente destinato a raccordarsi con la via Porrettana senza bisogno di costringere gli automezzi che da Casalecchio devono trasferirsi sulla via Emilia, di arrivare fino a porta Saragozza, percorrere il viale di circonvallazione e infiltrarsi nella via Saffi. Su questo punto la cosa è tanto evidente, tanto elementare che nessuno può disapprovarla. I dissensi cominciano al centro e cioè, ricapitolando per sommi capi quelli che sono i dissensi principali, si dice che bisogna praticamente scoraggiare la viabilità al centro; bisogna fare in modo che la circolazione, specie delle auto private, sia tenuto ai margini della città in modo che al centro non si verifichino questi ingorghi che tutti quanti lamentiamo.

Ora io non sono di questo avviso, perchè c'è un problema, diciamo, visto con occhi futuristici, un problema di là da venire, ma c'è un problema attuale, contingente, che prima di tutti esige le proprie risoluzioni, e che non può essere ignorato; non si può dire, per esempio, « è un peccato allargare via Giuseppe Petroni, perchè questo attira i veicoli in strade troppo centrali », come se la circolazione fosse solo un diporto e non una necessità. Così si arriva a suggerire la soluzione radicale di tenere gli automezzi parcheggiati fuori delle mura della città, in modo da consentire soltanto agli automezzi pubblici, oppure al cavallo di San Francesco, il trasferimento nell'interno dell'attuale circonvallazione. Io mi permetto di dire che questa è una soluzione assurda, profondamente nociva all'interesse della città, nociva anche a quella che può essere una visione futura della nostra città.

Questa è una soluzione aberrante, che non può portare nessun vantaggio alla circolazione cittadina, come sopprimere non è risolvere un problema, ma può portare invece delle gravi conseguenze di natura economica in tutti i ceti cittadini che debbono servirsi del motore e dell'automezzo. E' ben vero che le macchine a Bologna aumentano dalle quattro alle cinquemila all'anno, è ben vero che le motorette aumentano con la stessa intensità, ma proporre che il cittadino che abita, per esempio, in via Urbana, sia costretto a parcheggiare la propria automobile fuori porta Saragozza (non so poi dove) e quindi praticamente non possa servirsi del proprio automezzo per le necessità occorrenti a circolare in città, mi sembra una soluzione veramente aberrante. Non è stata adottata nemmeno a Roma, non è stata adottata nemmeno a Milano, non è stata adottata in nessuna città italiana, e Bologna dovrebbe adottarla per prima, quando vi sono delle soluzioni che tutte le città adottano in un modo che è tollerato da tutti, ed è quello dei sensi unici. Le strade di Bologna sono strette come nelle ferrovie, dove si possono fare i doppi binari si fanno i doppi binari, dove il doppio binario non può essere fatto, si mette il senso unico, ma la proposta di risolvere il problema eliminando le macchine dal

centro della città, è una soluzione che potrà andar bene per Caracas nel Venezuela o per New York, per città con grattacieli dove quasi tutti hanno l'automobile, ma non per una città come Bologna.

A parte tutte le conseguenze economiche per quei laboratori artigiani che si interessano di riparazioni di automobili, che lavorano, che vivono nel centro e che traggono dalla circolazione automobilistica addirittura la loro fonte di vita.

Invece io mi permetto di fare un'altra critica: per quanto riguarda la viabilità centrale cioè il traffico di penetrazione nella città, io trovo che il piano prevede poco, questo è il mio sommo avviso.

Perché Bologna indubbiamente è una gran bella città ha delle cose artistiche venerabili e degnissime, ma come dissi già in commissione, non dobbiamo confondere l'antico con il vecchio, non dobbiamo confondere il bello con il brutto, solo per amore di conservazione, perché se no avanti di questo passo, noi dovremmo ricostruire... quelle belle casette che stavano al posto del cinema Savoia, e dovremmo ricostruire quelle belle casette che stavano all'angolo di via Marconi, dovremmo rifare quella bella città così carina, così attraente, così piena di colore che per fortuna è stata una buona volta spazzata via!...

Se vogliamo vedere la Bologna da qui a dieci anni, se vogliamo vedere Bologna da qui a cent'anni, ricordiamoci com'era la via Ugo Bassi quando c'era il palazzo della Zecca che arrivava fino alla metà della via e vediamo se Bologna ha perso o guadagnato dall'allargamento di via Ugo Bassi. Contempliamo quelle belle casette che c'erano in via Rizzoli dove oggi sorge quel brutto palazzo detto del Commercio (ne convengo che è brutto) ma vivaddio, Bologna da quando ha potuto avere una dirittura Ugo Bassi-Rizzoli è diventata un'altra città, ha avuto un altro respiro, e nessuno, questo, può negarlo.

Ora, non vogliamo essere laudatoris temporis acti fino al punto da pretendere di mozzare il respiro di Bologna, non dico della circolazione! Qualcuno potrà dire: è un Cicero pro domo sua quello che parla, ma io parlo dal punto di vista del respiro della città, perché, signori miei, il giorno che voi bandite le automobili dal centro cittadino e le fate parcheggiare fuori delle mura, dovete triplicare i mezzi di trasporto pubblico, e questi mezzi dove li fate passare? i vostri autobus come faranno a circolare per via Giuseppe Petroni? Io ho visto due o tre volte che cosa succede quando due autobus si incontrano in via Rialto!

Ma questi sono i problemi cittadini, se vogliamo parlare coi piedi sulla terra e se vogliamo smettere di fare della filosofia e di fare soltanto della retorica piacevole sul bello di Bologna, sull'angoletto tanto caratteristico! Si parla degli scenari di piazza Aldrovandi... E,

dite un po', quando Bologna ha perduto quel grazioso scenario della piazza Malpighi, che era costituito dal Borgo della Cassa, dove c'è adesso la via Marconi e il Palazzo del Gas, ci ha guadagnato o ci ha perduto, da tutti i punti di vista, anche da quello estetico? Perché, signori miei, non dobbiamo dimenticare che quei cari portichetti che piacciono tanto, con la travatura bassa, bassa che certe volte sembra di batterci la testa, non fanno onore a Bologna. Come si fa a sostenere che sia bella questa Bologna? Vogliamo davvero conservare quel miserevole scenario che ha la piazza Aldrovandi in fondo, all'angolo di via Giuseppe Petroni? Oh, che respiro di sollievo, che arte, che cosa magnifica quel bello scenario, per cui non si deve allargare via Giuseppe Petroni!... Magari due autobus, passando, per quella strada, dovranno scontrarsi, ma questo non importa, purché sia salvo quel caro scenario che attira tanto i turisti!

Bologna si sta ampliando, Bologna cresce, cresce per forza spontanea e non cessa, guardate, non cessa mai, di attirare l'accesso dei turisti. Ma credete davvero che i turisti vengano a vedere via Begatto? E' una delle vie che anche a me piace (prima di tutto è salvata dal piano regolatore), ma tutte le volte che io sono passato di lì non ho mai visto la faccia di un turista osservare incantato le bellezze di via Begatto! E in via Pusterla? Ma in via Pusterla signori miei, io non ci ho mai visto la faccia di uno straniero, neanche di un negro ottentotto, che venisse a vedere le bellezze di via Pusterla! Ed allora conserviamola intatta via Pusterla con quel caro colore locale dove non si sa chi ci vada, perché non ci si passa, e nemmeno chi va a piedi ha motivo di andarci...

Fra le altre critiche che sono state fatte al progetto di piano regolatore che si riconnettono strettamente alla viabilità (sono un po' slegato nel mio dire, perché ci sono delle cose che mi preme dire)... quella critica che ha fatto il consigliere Crocioni, sul poco decentramento urbanistico previsto nel piano, critica che teoricamente è esatta, secondo me in pratica non fa che portare vasi a Samo, perché il consigliere Crocioni, si preoccupa — e giustamente — di ingaggiare una lotta contro l'accentramento urbanistico. Ma a mio avviso lo scopo principale del piano regolatore che ci è proposto è proprio questo ed io ritengo che sottolineando, a chi l'ha avuta, questa preoccupazione, non gli si possa far maggior riconoscimento.

Perché egli dice: « cercate altri centri ». Ma ha dimenticato, il consigliere Crocioni, che abbiamo perfino deliberato qui la somma necessaria per creare ad esempio, all'ufficio Anagrafe, quel nuovo schedario metallico che consentirà — con una telefonata, di trasferire attraverso una telescrivente tutti i dati anagrafici richiesti nelle varie succursali periferiche del centro comunale, appunto perché è prevista la dislocazione, nei vari centri urbani, anche di

pubblici uffici comunali? Non potremo certo dislocare gli uffici statali: di Prefettura a Bologna, purtroppo, ce n'è una e non è prevista la creazione di quattro Prefetture...

Lo capisco che questo... dia molto fastidio all'onorevole Sindaco, perchè vorrebbe quattro Prefetti a Bologna, invece di uno, ma questo non è possibile... Quindi la Prefettura c'è a Bologna e la Prefettura ci deve stare, e una Questura lo stesso; però non bisogna dimenticare che la Questura ha i commissariati di sezione; non bisogna dimenticare che, anche per il centro cattolico, vi sarà una Curia arcivescovile, non credo ce ne possano essere due, però ci sono tante chiese, tante parrocchie in tutta Bologna, per cui non vedo, soprattutto, la logica di questa critica. E' proprio, invece per lottare contro questo agglomerarsi, questa necessità di correre al centro, che sono previste queste costruzioni decentrate, con lo scopo — si è detto anche in commissione, l'abbiamo discusso, e tutti quanti l'abbiamo approvato — di evitare la necessità al cittadino di venire in centro se ha bisogno di un certificato o se ha bisogno di un ufficio pubblico. E questi sono previsti nella zona a sud-est, nella zona a nord-est, sono previsti nella zona ad ovest. Quindi io non so perchè si debba perdere tempo a criticare la mancanza di quanto è stato previsto, dato che ci siamo preoccupati in commissione tutti, di questa stessa cosa, ed abbiamo detto tutti quanti che la visione di questa filiazione nucleare del centro cittadino è sufficientemente prevista nel Piano. Non sarà prevista a lunghissima scadenza, è prevista, si è detto per una trentina d'anni, perchè può darsi che le vicende del bolognese, della città di Bologna, creino delle nuove necessità; ma bisogna anche riconoscere che il piano regolatore non può risolvere tutti i problemi, soprattutto i problemi particolari perchè lo studio dei problemi particolari è affidato ai piani particolareggiati. Il Piano regolatore è un piano di larga massima, è un piano che stabilisce un orientamento generale e, soprattutto, prevede la rete stradale, i cigli stradali, ma per quello che riguarda il tipo di costruzione da adottarsi, la soluzione architettonica, il colore locale, tutto quello che volete, questa non è materia di competenza del piano regolatore.

Invece quello che è l'intento, il desiderio di alleggerire il centro cittadino, è costituito proprio dalla possibilità e dalla eventualità prevista nel piano di creare delle arterie, di trovare delle soluzioni stradali che evitino all'automobilista, al motociclista, al veicolo in genere che non ne ha necessità, di passare per il centro della città, di gravare con la sua, sia pure momentanea presenza, il centro cittadino, attraverso queste vie di alleggerimento, che sono anch'esse vie di scorrimento per quanto centrali. E a tale uopo è stata prevista una via che deve costituire il raddoppio, a un tempo, della strada Maggiore e della via S. Vitale, e cioè quella

strada che, partendo da porta Mazzini, dovrebbe sbucare in piazza Aldrovandi all'altezza di via Cantarana.

Ora, io non so perchè non si debba approvare una simile nuova strada. Chi percorre la via Mazzini, ne vede la sezione talmente angusta (e altrettanto angusta è poi la via San Vitale) che esige questo alleggerimento, tanto più che la via Mazzini, per chi proviene dalla via Emilia Levante, porta alle due Torri; se vogliamo evitare l'agglomeramento, l'aggravarsi degli automezzi e dei veicoli sotto le Due Torri che, in certi giorni, specialmente di mercato, diventa una cosa particolarmente penosa, mi pare ovvio che sia da prevedere la strada di alleggerimento la quale immetterebbe nella circonvallazione dei mille evitando le strettoie di via Mazzini. Con la conseguenza che se una persona, un cittadino, un commerciante che viene dalla periferia di San Lazzaro di Savena ha bisogno di andare alle Due Torri potrà, eventualmente, parcheggiare la macchina, dove lo potrà, in questa strada o nelle vie adiacenti laterali, e poi recarsi al centro a piedi, se vogliamo proprio divietare il centro alle auto private, cosa che non vedo opportuna essendo molto preferibile l'adozione dei sensi unici, nel centro cittadino.

Per evitare questo ingorgo di mezzi circolanti, dicevo, si può benissimo dirottare il traffico su questa circonvallazione interna che corrisponde esattamente alla via Giuseppe Petroni, alla via Guerrazzi ed alla via Rialto eccetera, cercando dove è possibile il raddoppio.

Questa soluzione viabile con, dall'altro lato, cioè verso il Teatro Comunale, via Castagnoli, via delle Moline, via Repubblica, via Falegnami e via Riva Reno, è il naturale sbocco di tutta una potente corrente di traffico che in Bologna ansita senza trovare la via d'uscita. Francamente, forse perchè la mia sarà la mentalità di un iconoclasta, non so se sono nel giusto, ma penso che cosa sarebbe stata la circolazione, ed anche lo sviluppo della città, se la via Ugo Bassi, invece di essere unica avesse avuto un parallelo; se, per esempio, invece di esserci il tappo di Portanuova, vi fosse stata una bella via larga che fosse sboccata a San Petronio e nella Piazza Malpighi! Ma sarebbe stato un alleggerimento, un respiro tale a tutta la circolazione cittadina, a tutto il traffico cittadino, che sarebbe stata una gioia per tutti, sia per gli automobilisti e sia anche per i cittadini che devono circolare sempre con le ruote degli automezzi sui piedi. E così pure se non ci fosse stato quel tappo, in fondo a via Galliera e ci fosse stata invece la possibilità di sfociare nella piazza del Governo e più su in via Val d'Aposa fino a piazza di S. Paolo; invece no, altro tappo, altro monumento, altra Porta Castello che si deve conservare perchè di una bellezza estrema... per cui mentre avevamo avuto — scusatemi se dico questo — la fortuna della distruzione, nossignori, è stata ricostruita tale e

quale, come se fosse un angolo della Bologna artistica che tutti i turisti si fermano ad ammirare! Tutti questi intralci alla circolazione non fanno altro che aggrovigliare sempre più il problema che, a mio avviso, si deve invece poter risolvere e si può risolvere, creando proprio dove è possibile a fianco di ogni strada la parallela per alleggerire il traffico e, dove è possibile, l'anello circolare interno il più ampio possibile, in modo da poter dare sfogo alla circolazione interna della città che non ha bisogno di passare per il centro Rizzoli-Ugo Bassi.

C'è un ultimo problema a cui vorrei accennare, ed è la via Rialto.

A mio avviso, o la via Rialto si abbandona per la circolazione degli autobus o, se la si vuol mantenere, la via Rialto deve essere allargata.

Non è assolutamente possibile pretendere che gli autobus facciano quelle acrobazie che oggi fanno fra la farmacia in angolo a via Guerrazzi e il Palazzo Sanguinetti, per infilarsi in quel vicoletto e sfociare poi a porta Castiglione. Se si dovesse mantenere questo anello di circolare, queste vie dovrebbero essere assolutamente allargate, perchè, nell'attuale stato, non ci guadagna nè la circolazione cittadina, nè il servizio pubblico. E anzi su questo punto raccomando al Consiglio di votare in questo senso una rettifica perchè nel piano regolatore non è previsto l'allargamento di via Rialto, e quindi deve essere deliberato da noi, perchè è una via in cui, così com'è, il colore locale non ce lo vedo, la bellezza artistica non ce la vedo, e quindi penso che non si compia nessun reato di lesa patria se la via Rialto viene allargata. Per quanto riguarda, infine, la circolazione cittadina, ho accennato a provvedimenti che hanno a che fare in modo relativo col piano regolatore. Mi riferisco a quelle norme di viabilità che, se fossero applicate e fossero rispettate, consentirebbero ancora oggi, nello stato deficitario del traffico, e cioè i divieti di parcheggio e i sensi unici. Questi sono provvedimenti di polizia urbana che nulla hanno a che fare col piano regolatore ma che, se adeguatamente adottati, sia fin d'ora, sia domani, in sede di attuazione del piano regolatore, io penso che la circolazione di Bologna potrà notevolmente migliorare, senza bisogno di arrivare all'estremo — che, ripeto, io respingo in modo assoluto — della costrizione del parcheggio alla periferia della città. Ci potrà essere in un lontano avvenire un incremento tale di automezzi che possa obbligare all'alleggerimento, e cioè alla costrizione del parcheggio di tutte le macchine che provengono da fuori, ma quello di evitare la circolazione interna alle macchine dei cittadini che abitano dentro le vecchie mura, io trovo che sia un provvedimento assurdo. Per quanto riguarda gli altri problemi a cui ha accennato il Sindaco, mi corre l'obbligo di fare un breve accenno e principalmente a quello

delle Ferrovie. Le Ferrovie, si è detto, costituiscono con i loro fasci di binari che circondano a nord la città (o per lo meno la vecchia città, ora sono praticamente immersi nel cuore della città) costituiscono una barriera che ha creato praticamente, nella zona che si vede bene nella carta, a nord-ovest della città, proprio come un cono d'ombra. La vita, lì, si è paralizzata nell'espansione della città, perchè appunto c'è questa fascia che è un anello che stringe Bologna nel senso, soprattutto, da nord-ovest. Questo è un problema che non dovrebbe spaventare. Ritengo che affrontare il grossissimo problema dello spostamento di tutti gli impianti e i servizi ferroviari dalla zona dove attualmente si trovano, dove c'è la stazione centrale, spostarli addirittura al di fuori di quell'anello più vasto che è stato previsto nel piano regolatore, sia effettivamente una cosa troppo onerosa perchè noi la possiamo affrontare, dato che lo Stato non interviene e l'Amministrazione ferroviaria nemmeno.

Tuttavia trovo che non ci sia di che spaventarsi. Per quante città ho visitato, sia in Italia che all'estero, salvo alcune, ho visto che la stazione ferroviaria ce l'hanno praticamente tutte nel centro della città.

Ed è molto comodo che la stazione ferroviaria sia accessibile, sia a portata dei viaggiatori, sia dislocata in un modo relativamente vicino al centro della città. E' molto comodo per tutta quella gente che del treno si serve e deve servirsi ogni giorno.

Ora, come è stato risolto in tante altre città, specialmente all'estero, questo problema? E' stato risolto coi cavalcavia, e non parlo di quelli americani che sono delle gittate enormi che scavalcano decine e ventine di binari. La vita cittadina ha le sue esigenze, e se c'è in mezzo un binario che non si può spostare, si scavalca o si sottopassa, se ce n'è bisogno. Si dirà: onerosissima eccessiva spesa. D'accordo, ma si farà il calcolo e si vedrà: conviene più lasciare morta quella zona, non utilizzarla con l'espansione della città, perchè manca la via di raccordo, la via di allacciamento, o costa di più spostare gli impianti ferroviari, o costa invece di meno fare un cavalcavia che, gettato sopra i binari, possa allacciare le due zone? Io trovo che preferibilmente il problema è stato risolto in questo modo nelle città che ho visto, e, dove ci sono degli impianti fissi che hanno una loro esigenza di inamovibilità e un eccessivo costo di mobilità, si è preferito gettarvi sopra un bel ponte, una calvacavia, un'ampia arteria che scavalchi tutto e vada a raggiungere la zona che altrimenti sarebbe rimasta depressa e abbandonata. E' una questione di prezzo, siamo d'accordo, è una questione di valori, ma io penso che, di fronte all'enorme spesa che potrebbe importare un trasferimento che è già escluso di per sé, di fronte all'inconveniente di abbandonare delle zone che sono sufficientemente vicine al nucleo cittadino, che altrimenti

rimarrebbero abbandonate a sè stesse, prive di quel collegamento indispensabile, io ritengo che si possa benissimo provvedere un allacciamento, tanto più che, nel caso che ci interessa, attraverso le trattative svolte con l'Amministrazione Ferroviaria, si è potuto ottenere il restringimento di quella zona, che nella grande massa si vede benissimo tratteggiata ad oblique righe scure, in modo da consentire delle strozzature dove il travalico diventa più facile e meno dispendioso.

Per gli impianti militari, questo è un vecchio problema. Penso che sia un problema che ci trova consenzienti tutti: una delle più belle zone residenziali di Bologna, quella ai piedi del monte di San Michele in Bosco, oggi è inattiva. E' un gran cortile che non serve a nessuno: ci sono due cannoni che stanno lì per dimostrare l'efficienza bellica del nostro Paese e ci sono tre o quattro muli che stanno pascolando o che stanno lì a fare brusca e striglia... E' un ambiente che è caratteristicamente adatto come zona residenziale, e qui approvo quanto ha detto il collega Crocioni. Il collega Crocioni ha detto giustamente che gli impianti militari, il giorno che si deve attuare quella famosa convenzione, devono essere sgombrati tutti, perchè proprio quei due pilastri, il Tribunale Militare e la Direzione d'Artiglieria, impedirebbero l'utilizzazione normale e generale di quella magnifica zona, direi quasi, predestinata a carattere residenziale.

In futuro si dovrà certo affrontare il problema delle caserme di via Urbana e di via Castelfidardo. Via Castelfidardo è una bellissima strada, è una delle poche vie larghe di Bologna, pur essendo sufficientemente antica per destare il nostro rispetto per il bello antico, soltanto che ha il solito tappo in fondo, costituito da una caserma ricavata, credo, da un vecchio convento (non so quale fosse la destinazione precedente di quell'edificio). Certo che l'odierna caserma potrebbe essere anche più decorosamente sistemata, perchè, vedete, questi edifici militari sono stati creati al tempo in cui c'era il concetto che il soldato doveva avere il suo pagliericcio in terra e se aveva la branda era già molto!

La vita moderna esige che anche il soldato accasermato abbia dei locali confortevoli. Io ho visitato una volta quella caserma per motivi amministrativi, ed ho visto che vi sono delle stamberghe, dei buchi, che potevano essere solo celle di un convento, ma affermo e sono convinto di quello che dico, che quelli non sono ambienti decorosi e salubri per dei soldati. E non so che cosa ci resti a fare lì un impianto militare di quel genere, quando potrebbe benissimo essere dislocato fuori centro, perchè quello di avere le caserme in centro, credo che serva solo agli ufficiali che hanno la famiglia residente nel centro cittadino. Perchè una volta sventrato il fondo di via Castelfidardo ci sarebbe una magnifica arteria che potrebbe ali-

mentare la zona che rimane ad ovest della città, senza bisogno, per chi deve recarsi in questa zona, di percorrere o la via Urbana a nord, oppure il viale di circonvallazione a sud.

Per quanto riguarda il verde privato, sono d'accordo che la legge urbanistica consenta il vincolo con indennizzo, però questo mi pare che l'abbia già accennato il consigliere di Vistarino, non lasciamoci entusiasmare dalla creazione dei giardinetti: i giardinetti o sono giardini veramente, con il verde di una certa intensità, o non sono niente. Perchè se dobbiamo fare proprio l'aiuola erbosa, più o meno spezzata, lasciamo stare; è molto meglio il lastrico, è molto meglio l'asfalto, dove almeno (Cicero pro domo sua), ci si può parcheggiare l'automobile, perchè altrimenti questo amore per il verde, fra delle mura roventi, questa frittatina di verde, io trovo che sia proprio la voglia del verde, non abbia nè una funzione decorativa, nè una funzione razionale di creazione di ossigeno a ravvivare l'atmosfera.

D'accordo che una delle finalità principali del piano regolatore è quella di evitare la indiscriminazione e indisciplinata nascita di centri urbani in zone dislocate periferiche, oltre quei limiti che sono previsti nel piano regolatore. Proprio la funzione caratteristica del piano è quella di prescrivere che chi vuole costruire deve costruire entro questi limiti, entro queste zone, in modo da assicurare che le zone a verde che rimangono fuori abbiano quel divieto, ed in esse le costruzioni possibili siano solo quelle a carattere agricolo. E su ciò niente da obiettare.

L'ultimo argomento a cui ha accennato lo onorevole Sindaco è quello del collegamento nord-sud.

La soluzione di allargamento del Fossato e della via Tessitori è una soluzione di rabbercio che, secondo me, poco alleggerisce il traffico e poco conferisce all'urbanistica. Tuttavia, se la via Nosadella ha avuto dei divieti tali per cui è rimasta intoccabile, malgrado fosse la naturale arteria nord-sud costituendo il proseguimento di via Marconi — piazza Malpighi che avrebbe avuto per scenario — e quello è veramente uno scenario da levarsi tanto di cappello — il Palazzo Albergati, io trovo che se non è possibile fare altrimenti, dovremo chinare la testa od accettare questa soluzione. Di queste linee obbligate il piano regolatore ne ha dovute subire più d'una e questo dimostra anche quanto viva fosse la preoccupazione di rispettare quello che è autenticamente bello e che ha valore artistico per Bologna.

Più di una strada dovrà girare in tondo e dovrà fare angoli e spigoli perchè ci sono monumenti intoccabili, però non si pianga sopra lo sfondamento di via Falegnami. Questo non riguarda tanto il nord-sud, però, in parte, riguarda anche il nord-sud, in quanto per le provenienze dalla via Ferrarese, oppure dalle vie Corticella e Castelmaggiore, che oggi sono co-

strette a percorrere la via Indipendenza e quindi ad ingolfare del proprio traffico queste vie che sono già sovraccariche, il poter infilare una ampia via quale sarà domani la via Riva Reno, costituirà un vantaggio enorme per tutti. Lasciare invece tamponata la via Riva Reno soltanto perchè si è detto che la piazzetta della Pioggia è un ambiente tanto bello e caratteristico, mi sembrerebbe un grave errore. Io l'altro giorno mi son fermato a guardare mettendomi proprio con le spalle alla Chiesa della Pioggia, ma ho visto soltanto un portico basso ed una tettoia spiovente; non c'è altro, non c'è assolutamente altro. Ora non so che cosa ci sia di artistico in un portico con delle tegole sopra, ma penso che proprio non si possa per l'amore dello scenario (che, mi sia consentito, mi sembra più amore di polemica che amore di scenario), salvare una bruttura, una autentica bruttura, tamponando il traffico che domani si dovrà avviare logicamente, necessariamente, naturalmente sulla via Riva Reno, e dovrà quindi proseguire sulla via Augusto Righi.

Un' ultima osservazione e poi ho finito: parlando dei lavori della commissione, il Sindaco ha accennato che, una volta approvato da noi il piano regolatore, dovrà rimanere estensibile a tutti i cittadini per un mese, e tutti quanti i cittadini avranno diritto di fare le loro osservazioni. Si è detto che la vecchia legge parlava, riferendosi alla concezione corporativistica, di categorie interessate. A questa interpretazione, che è letterale, è stato sostituito, data l'abolizione del sistema corporativo, il concetto « tutti i cittadini ». Non c'è dubbio che una volta abolito l'ordinamento corporativo, quando le categorie produttrici non hanno più rappresentanza giuridica, ad esse si sostituiscano i privati cittadini. Però, richiamo la vostra attenzione e credo che bisognerà pensarci, a suo tempo, quando pioveranno questi ricorsi e queste osservazioni. Stiamo attenti, perchè ci saranno i ricorsi degli interessati (se un allineamento stradale spacca in due la proprietà di un cittadino, questo ha diritto, eventualmente, di suggerire altre soluzioni), ma non mancheranno, perchè già ne ho sentore, gli amatori, quelli che vorranno salvare Bologna, i quali suggerir-

ranno le più strampalate cose. Ci verranno ad osservare che il piano regolatore è tutto da rifare, e se interpreteranno alla lettera la legge secondo la concezione attuale, vi saranno privati cittadini che si sentiranno in diritto di intervenire proponendo le le più strane soluzioni ai più diversi problemi e noi dovremmo perdere il tempo ad esaminare tutte dettagliatamente e a rispondere, dicendo ora all'uno ora all'altro: « Guardi, il suo piano proprio non ha nè capo, nè coda », oppure « Questa soluzione che lei suggerisce non è attuabile per questi e questi motivi ». Con questa latissima interpretazione degli aventi diritto a intervenire sul Piano Regolatore perderemo molto tempo, perchè non mancheranno i salvatori di Bologna, specialmente quelli sono particolarmente innamorati di quel colore caratteristico che tanto piace a qualche nostro collega.

Durante l'intervento del consigliere Martinuzzi sono usciti i consiglieri Costantini, Taddia e Festi - sono presenti n. 37 consiglieri.

Sindaco — A questo punto, propongo di sospendere la discussione su questo argomento, rimandandola a domani sera.

Però ci sono alcune questioni urgenti, per le quali ci sono dei termini, che io propongo di trattare, anche perchè penso che siano cose che tratteremo rapidamente. Se ci sarà qualche cosa che susciterà dei contrasti, vedremo di rinviarla ad altro momento.

Esce la consigliera Alvisi - sono presenti n. 36 consiglieri.

(Omissis)

Il Presidente
G. DOZZA

Il Consigliere Anziano
O. M. OLIVO

Il Segretario Generale
A. GATANI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 22 SETTEMBRE 1955 (2°)

Indetta dalla Giunta Municipale una sessione straordinaria, iniziata il 17 settembre u.s., oggi giovedì 22 (ventidue) del mese di settembre 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'Ordine del giorno della sessione medesima.

Alle ore 21,15 si procede all'appello dei consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta

- 1) Dozza on. Giuseppe
- 2) Samaja dott. prof. Nino
- 3) Bentini geom. Sante
- 4) Bernardi Giovanni
- 5) Bugatti Lanfranco
- 6) Fortunati on. prof. Paolo
- 7) Gabelli prof. Giuseppe
- 8) Bergonzoni Dino
- 9) Lorenzini dott. Umbro
- 10) Tomba Abramo

Per il Consiglio

- 11) Bacchi avv. Giuseppe
- 12) Bassi Enrico
- 13) Bellettini dott. Athos
- 14) Bignardi dott. Agostino
- 15) Bonazzi Enrico
- 16) Bonazzi Rino
- 17) Bortolotti ing. Giovanni
- 18) Casini dott. Tommaso
- 19) Corrias avv. Renato
- 20) Costantini prof. Gennaro
- 21) Crocioni avv. Pietro
- 22) Degliesposti Zoboli dott. A.
- 23) Forui Arvedo
- 24) Giordani prof. Domenico
- 25) Giorgi di Vistarino c.te ing. G.
- 26) Gozzi dott. Antonio
- 27) Malaguti Onorato

- 28) Martinuzzi avv. Edmondo
- 29) Melloni ing. Giorgio
- 30) Nascimbene dott. Giovanni
- 31) Ottani Agostino
- 32) Salizzoni dott. Carlo
- 33) Savoia dott. Libero
- 34) Stanzani Igino
- 35) Stefani Dante
- 36) Strazziari avv. Carlo
- 37) Taddia on. avv. Gherardo
- 38) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 39) Toffoletto dott. Ettore
- 40) Trombetti Gustavo
- 41) Veronesi Penelope in Rimondi

Sindaco — Sono presenti n. 41 consiglieri

La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza l'assessore Cenerini ed i consiglieri Bentivoglio, Festi e Olivo.

Nomino scrutatori i consiglieri Bortolotti, Bassi, Veronesi.

N. 1 DELL' ORDINE DEL GIORNO:

NUOVO PIANO REGOLATORE

Sindaco — Continua la discussione sul n. 1 dell'Ordine del Giorno. Ha la parola il consigliere Bellettini.

Consigliere Bellettini — La polemica vivace ed interessante a cui hanno dato vita ieri sera i consiglieri della minoranza, ci consente di affrontare, da parte nostra, una rapida esposizione delle nostre vedute sul piano regolatore, con un tono che vorremmo mantenere pacato e sereno, quale ci sembra opportuno particolarmente nell'illustrare e sostenere le equilibrate soluzioni che ci sembrano espresse dallo schema di piano regolatore che ci viene presentato.

La polemica, dagli interventi che l'hanno caratterizzata ieri sera, mi sembra anche debba togliere ogni preoccupazione, se mai ve ne fosse

stata da parte di qualcuno, che la discussione si può svolgere e si svolge nel modo più ampio, senza che nessuno debba temere di non potere esporre in modo completo le proprie opinioni. Non solo, ma mi sembra che la discussione abbia anche dimostrato, per lo approfondimento degli interventi, che i consiglieri, in sostanza, nonostante i rilievi mossi a questo riguardo, hanno avuto il tempo e il modo di affrontare lo studio del Piano Regolatore e di formarsi, per quello che riguarda il Piano stesso, delle opinioni ben precise, anche se talora fortemente contrastanti. A me sembra, in sostanza, che nell'esaminare il complesso problema che ci sta di fronte, dobbiamo fare uno sforzo per mantenere le nostre argomentazioni su di un piano eminentemente pratico, perchè evidentemente si tratta da parte nostra di ricercare e di individuare soluzioni che hanno innanzitutto, o che debbono avere, caratteristiche fondamentalmente pratiche.

A mio parere questo significa innanzitutto riuscire ad individuare con sufficiente precisione quelli che sono i problemi che si debbono risolvere; secondariamente, è necessario tenere conto delle condizioni obiettive che caratterizzano questi problemi e che, in un certo senso, ne limitano le soluzioni: di fronte al piano regolatore, quali che siano le opinioni, non si possono proporre altro che soluzioni che siano praticamente possibili. Ogni soluzione che non abbia possibilità di realizzazione pratica, scuffina, evidentemente, nel campo della teoria e non ci aiuta ad affrontare le questioni che, invece, vogliamo e dobbiamo affrontare.

In questa fase, la discussione da parte nostra non può avere come obiettivi che problemi di carattere generale. Il piano, infatti, è uno schema programmatico di orientamento il quale, soltanto in fase successiva, in fase di esecuzione, potrà entrare ed entrerà nei particolari, in tutti i particolari che sono necessari per determinare l'attuazione della nuova sistemazione urbanistica. Mi sembra anche che, nell'affrontare l'analisi di questo Piano Regolatore, si debbano avere presenti due ordini di problemi, e cioè un gruppo di problemi che sono attuali per la nostra città, e un gruppo di problemi che sono di prospettiva. Attuali sono quei problemi che oggi rappresentano questioni acute, urgenti dell'attuale centro cittadino, dell'attuale struttura edilizia, dell'attuale agglomerato urbano. I problemi di prospettiva sono quelli, invece, che si presenteranno negli anni avvenire, nella successiva fase di un prevedibile sviluppo della nostra città, sviluppo che contemporaneamente sarà di carattere demografico e di carattere urbanistico, di carattere economico e di carattere sociale. A mio avviso, se non si tiene presente questa distinzione, è difficile riuscire a comprendere ed a vedere chiaramente quelle che sono le soluzioni proposte dal piano, perchè evidentemente le soluzioni proposte dal piano debbono tenere necessariamente conto e della situazione attuale e della prospettiva della

città, prospettiva che, come è stato più volte detto, si può esprimere e sintetizzare in questo giudizio: che la città di Bologna si trova in una fase di transizione, di passaggio dalla situazione di una media città a quella di una grande città; una città quindi che se oggi riveste tutte le caratteristiche strutturali del medio centro urbano, domani dovrà affrontare problemi che sono propri delle grandi città, problemi che non aumentano soltanto quantitativamente, ma che variano anche in quanto alla natura e si presentano diversi qualitativamente.

Il piano è, in sostanza, un tentativo organico di tenere conto e dei problemi attuali e delle prospettive di sviluppo della nostra città; il che significa che ogni questione soltanto per motivi di esposizione può essere considerata a parte, separatamente, ma che la soluzione di ogni singolo problema è necessariamente concatenata alle altre e deve essere vista nel quadro generale della nuova sistemazione urbanistica. Non si può, ad esempio, esaminare a sè stante, indipendentemente da tutte le rimanenti questioni affrontate dal Piano Regolatore, il problema della viabilità. Il problema della viabilità è evidentemente strettamente connesso e collegato con il problema della espansione urbanistica con il problema della intensità edilizia, della densità demografica, della struttura territoriale del Comune? Urbanisticamente, dicevo, il P. R. è uno schema programmatico; giuridicamente si tratta invece di un importantissimo strumento, senza il quale, ed è bene ripeterlo, l'Amministrazione comunale, l'ente pubblico si trova completamente privo di ogni possibilità e di ogni facoltà di regolare e di disciplinare quella che è l'attività edilizia, nelle forme attraverso cui si allarga, si espande, si modifica il centro cittadino. Di qui anche l'urgenza, più volte sottolineata, di una rapida approvazione del P. R. G.

I problemi fondamentali che il piano affronta sono già stati più volte indicati. Il principale, e qui mi pare che il giudizio sia unanime, è certamente il problema che riguarda le vie di comunicazione, quello che abbiamo chiamato il problema della viabilità, che riguarda le possibilità attuali e future della circolazione all'interno e all'esterno dell'attuale centro urbano. Da questo punto di vista, il piano, a mio avviso, presenta una soluzione organica che cerca di tenere conto di quelle che sono le necessità dell'oggi e cerca anche di affrontare soluzioni che serviranno, in un futuro più o meno lontano, per le esigenze della città di domani. Dal punto di vista attuale debbo ripetere una cosa ben nota ad ogni cittadino bolognese: che cioè la rete stradale di cui oggi dispone la nostra città è assolutamente insufficiente anche ai suoi bisogni attuali. Esiste quindi innanzitutto il problema di migliorare la rete stradale e le possibilità di circolazione per quella che è oggi la nostra città, accanto al problema di prevedere le possibilità di transito e di circolazione

per quello che la città è destinata, con un ritmo più o meno rapido, a diventare.

Quali sono le soluzioni generali? Le soluzioni generali sono rappresentate dallo schema che ogni consigliere conosce e che è stato più volte esposto. Sostanzialmente, nella terminologia adottata dal piano — la quale è, a mio avviso, esatta, anche se presenta necessariamente aspetti di approssimazione — i problemi della viabilità, le soluzioni per una rete stradale più adeguata sono espresse da una serie di vie di scorrimento, che sono suddivise a seconda della funzione preminente che ad esse viene assegnata in vie, in strade di transito, in strade o vie di penetrazione e in vie di collegamento. La strada di transito ha una funzione che ci è nota: ha la funzione di consentire il passaggio nei pressi della città, di tutti i mezzi che non si recano nel nostro centro urbano, ma passano per andare oltre, sia venendo dalla direttrice ponente della via Emilia, sia venendo dalla direttrice levante della via Emilia. Questo tipo di traffico, che oggi appesantisce enormemente la circolazione nei pressi del centro cittadino, viene, con le soluzioni proposte, allontanato e viene indirizzato attraverso il grande arco della fondamentale strada di transito che, circondando praticamente la città da tre parti, consente l'afflusso ed il passaggio del traffico che non ha necessità di avvicinarsi al centro cittadino.

La stessa strada, poi, è concepita con un criterio il quale è destinato a collegare la città di Bologna con quelle che sono le prevedibili soluzioni di una rete autostradale i cui progetti, anche se non sono definitivi, sono comunque conosciuti nelle linee generali. L'obiettivo consiste in questo: nel consentire l'allacciamento con le autostrade che verranno costruite prossimamente, per congiungere il nord dell'Italia con la zona adriatica, con il centro e il sud dell'Italia, in modo che tali autostrade, anziché evitare tagliandola fuori la nostra città — il che rappresenterebbe per Bologna un grave danno economico — possano utilizzare una sede stradale già approntata, che fa parte del nuovo anello stradale della città di Bologna, la quale deve presentare naturalmente le caratteristiche necessarie a non arrestare il grande traffico autostradale, consentendo contemporaneamente l'accesso, dalla linea esterna, al centro cittadino. Questa è indubbiamente una forma realistica di previsione di quella che saprà diventare domani la circolazione, la grande circolazione, la veloce circolazione nei dintorni della nostra città. Ma dallo stesso anello si dipartiranno poi alcune strade di notevole importanza, che sono contemporaneamente di transito e di penetrazione, per attenerci ai termini che vengono usati nella relazione. Fra queste, di fondamentale importanza sono i due tronchi di strada previsti rispettivamente ad ovest e ad est della città, lungo la direzione della via Emilia, i quali, fra l'altra, hanno lo scopo di alleggerire il traffico che oggi si svol-

ge sulla via Emilia. Noi siamo abituati a parlare, e ne parliamo spesso, del traffico nel centro della città. Tuttavia io credo che una analisi completa della situazione bolognese debba portare a questa conclusione: che i problemi più acuti, più gravi del traffico di Bologna non sono neppure quelli del centro cittadino, ma sono quelli che sorgono sulla via Emilia, dove la via Emilia si immette nella cerchia cittadina. E' qui dove veramente il traffico bolognese presenta problemi che appaiono di una estrema gravità, ed è qui pertanto che noi troviamo alcune soluzioni di viabilità che sono destinate, e su questo credo che tutti concordino, a consentire al traffico proveniente dalla via Emilia di allargarsi e di frazionarsi, offrendo alternative diverse dalle attuali vie obbligate a tutti coloro che debbono necessariamente muoversi lungo la direttrice di questa fondamentale arteria, la quale oggi è quella che sopporta la maggiore intensità di traffico, e particolarmente il traffico pesante, fra tutte le strade nazionali. La struttura fondamentale, quindi, della rete destinata al traffico di transito e di penetrazione, è affidata al grande arco che circonda la città ed alle due parallele, rispettivamente a nord e a sud della via Emilia, in entrambi i lati della città, dove la via Emilia entra dalla parte di Modena e dove la via Emilia si allontana verso oriente.

Nell'ambito di questo grande anello è prevista la costruzione di numerosi tronchi stradali, che hanno fondamentalmente una funzione diversa da quella assoluta dai tipi di strade precedenti, in quanto destinati alla viabilità che abbiamo chiamato di penetrazione. Questa è costituita essenzialmente, oltre che dalle vie sussidiarie della via Emilia a cui ho precedentemente accennato, anche dalla biforcazione che a nord della via Emilia si distacca dalla sussidiaria che viene da occidente, dando luogo a due importanti arterie che si distendono l'una al disopra degli attuali impianti ferroviari e l'altra a sud dei medesimi, immettendosi nella direttrice via Irnerio — via dei Mille, e quindi, successivamente, nella grande circonvoluzione dell'89 ancora non completata, ma che il nuovo piano regolatore prevede di completare. Successivamente, nell'interno di questo principale schema di viabilità si muove e si articola una viabilità minore, che ha il compito fondamentalmente di collegamento e di raccordo in senso trasversale fra le vie prevalentemente a tipo radiale, e fra le stesse vie di scorrimento esterno destinate alla grande circonvoluzione.

Si tratta ora di sapere e di domandarci se questo schema generale risponde alle esigenze del traffico bolognese. A questo proposito, io credo che, senza entrare in dettagli, anche perchè sullo schema della nuova rete stradale la maggior parte dei colleghi si sono espressi favorevolmente, si debba dire che lo schema risponde, almeno come orientamento di carattere generale, alle esigenze attuali ed alle

prospettive del traffico bolognese. Vedremo poi alcune questioni che sono state sollevate in quanto al traffico di penetrazione, di cui vorrei parlare successivamente, dopo aver passato in rassegna rapidamente quelle che sono le caratteristiche generali del nuovo piano regolatore.

Problema non secondario, ma altrettanto fondamentale, che il piano dovrà affrontare e che ha affrontato in un modo che a mio avviso richiede di essere attentamente considerato perchè assume importanza preminente, è quello della espansione edilizia dell'aggregato urbano. Tale espansione, com'è noto, è già in parte in atto, ma in una forma che è completamente priva di ogni regolamentazione, in una forma urbanisticamente disordinata e caotica, che richiede di essere disciplinata, pure avendo talora pre-costituito condizioni di fatto tali da impedire soluzioni tanto razionali come si sarebbero volute raggiungere. D'altra parte è anche noto che dal punto di vista della espansione territoriale dell'aggregato urbano i problemi fondamentali che si dovevano affrontare erano questi: come superare taluni ostacoli oggettivi e non oggettivi che finora hanno pregiudicato, se non completamente impedito, la espansione armonica della città? La città, come del resto avviene sempre, si è allargata, si è mossa, si è sviluppata nei sensi di minore resistenza e nelle direzioni dove condizioni particolari fornivano particolari situazioni di vantaggio all'attività edilizia e all'attività economica: quindi lungo le direttrici, praticamente, della via Emilia. Perchè è avvenuto questo? Perchè in primo luogo è soltanto in queste direttrici che non esistevano ostacoli di carattere naturale all'espansione edilizia; e d'altra parte è lungo queste due direttrici che esistono attualmente le principali possibilità di transito e di circolazione, che costituiscono le condizioni fondamentali per la localizzazione dei centri di vita.

Un ostacolo invece che la città non ha ancora potuto superare, o ha superato in modo caotico ed occasionale, è lo sbarramento ferroviario che si trova a nord del centro attuale. Parlo degli ostacoli a nord, perchè a sud vi è uno sbarramento di carattere naturale — la collina — il quale quindi non consente l'espansione edilizia, e anzi richiede di essere protetto per ragioni di igiene e di carattere paesistico. Ma a nord la città ha incontrato da lungo tempo e incontra lo sbarramento degli impianti ferroviari. Lo sbarramento ferroviario non è un ostacolo di carattere naturale; tuttavia esso è venuto assumendo per gli estensori del piano regolatore e per noi che ci occupiamo della questione, la portata di un ostacolo obiettivo, poichè i tentativi di eliminarlo non hanno portato finora nessuna conclusione concreta se non per alcune questioni secondarie. E noi siamo del parere, e credo che lo dobbiamo dire, che la sistemazione ferroviaria di Bologna, che è avvenuta senza tenere conto delle esi-

genze della città e delle sue prospettive di sviluppo, abbia danneggiato e danneggia la città. Tuttavia gli attuali impianti delle ferrovie dello Stato sono un dato obiettivo di fatto, che ha ovviamente influito sulla struttura del nuovo Piano Regolatore. Analoghe considerazioni possono farsi per gli impianti militari situati entro la circoscrizione cittadina, che non è stato possibile rimuovere altro che in parte, con il risultato di impedire talune soluzioni urbanistiche che forse potevano essere più soddisfacenti di quelle che sono state necessariamente proposte.

Di fronte allo sbarramento ferroviario, quale poteva essere la soluzione per consentire alla città di espandersi organicamente anche in direzione nord? La soluzione non poteva essere diversa da quella che è stata presentata. Si tratta, evidentemente, di aumentare le possibilità di passaggio al di là della cintura ferroviaria. E in tal senso vanno viste varie misure adottate dal Piano Regolatore, dirette ad accrescere le possibilità di trasferimento di uomini e di mezzi al di là dello sbarramento delle installazioni ferroviarie che costituiscono lo imponente fascio di impianti che chiudono a nord la nostra città. Da questo punto di vista, innanzitutto, hanno importanza gli ampliamenti previsti per le attuali vie di passaggio, mediante il raddoppiamento dei cavalcavia che oggi già esistono. Allo stesso modo vanno poste in rilievo alcune importanti opere che sono previste nell'ambito delle principali strade di penetrazione. E in particolare i due grandi cavalcavia su cui passerà la strada che da via dei Mille immetterà nella sussidiaria a nord della via Emilia Ponente rappresentano opere destinate ad allargare sensibilmente le possibilità di trasferimento al di là della cintura ferroviaria. E debbo dire che l'esame che ha condotto anche la Commissione consiliare sulla adeguatezza o meno di questi nuovi passaggi, ha condotto a conclusioni unanimemente favorevoli.

Ma l'espansione edilizia si articola poi nel piano regolatore non soltanto in una generica possibilità di passaggio, di movimento, di trasferimento, bensì nella configurazione — dettagliata per quanto è possibile in un piano generale — di quelli che abbiamo chiamato i centri residenziali, cioè i centri minori alla periferia, autonomi o semiautonomi rispetto al centro fondamentale della città.

La importanza di questi centri è evidente. Mano a mano che la città si ingrandisce, infatti, la vita dei suoi abitanti non può gravitare sempre e completamente attorno ad un unico centro cittadino; e bisogna quindi fare in modo che l'allargamento della zona territoriale su cui si distende l'aggregato urbano, sia accompagnato anche dalla formazione di centri di vita dotati dei servizi pubblici e di utilità sociale necessari a costituire un nucleo demografico organizzato in forme autonome. Di questi centri residenziali, il piano regola-

tore prevede, in attesa dei successivi piani particolareggiati, l'intensità edilizia e demografica che essi debbono raggiungere, oltre ai servizi pubblici, educativi, economici, culturali, religiosi di cui essi debbono essere dotati. Il porre dei limiti alla densità edilizia risponde evidentemente alla esigenza di impedire che nei nuovi centri di vita si riproducano i problemi che assillano il vecchio centro di Bologna, gravemente appesantito e congestionato da un eccessivo addensamento edilizio e demografico, addensamento che proprio il sorgere di nuovi centri residenziali opportunamente localizzati dovrebbe contribuire ad attenuare. E in verità l'importanza di questi nuovi centri, oltrechè di carattere generale, è rilevabile anche rispetto a quello che è un problema fondamentale del centro cittadino, quello del decentramento.

Non si può, a mio modesto parere, parlare di decentramento limitando l'analisi al problema della viabilità. Il decentramento, nel senso di una più razionale distribuzione territoriale della popolazione cittadina, avviene solamente quando si verificano contemporaneamente numerose condizioni, e si creano i presupposti idonei a modificare le forme in atto di insediamento umano ed edilizio, e capaci, in sostanza, di modificare l'attuale densità demografica, che costituisce l'indice indicatore dell'addensamento territoriale della popolazione. E fra questi presupposti, oltre ad una adeguata rete di circolazione stradale, hanno importanza fondamentale i centri residenziali.

Un altro aspetto del piano regolatore sul quale è, a mio avviso, necessario accentrare per un momento l'attenzione, è la regolamentazione che riguarda la situazione territoriale della attività industriale. Le zone destinate ad attività industriali sono segnate con un colore particolare nella mappa che abbiamo davanti, e appaiono dislocate in posizioni particolari, con lo scopo di rendere particolarmente conveniente, agli effetti di quelle che gli economisti chiamano « le economie esterne », l'attività industriale; il che significa porre l'industria in terreni vicini alle vie di comunicazione, e facilmente collegabili con i mercati delle materie prime e con quelli di sbocco. Ed è per questo che la zona industriale è posta a ridosso della cintura ferroviaria, con la quale può essere collegata con agevoli impianti di raccordo. Ma da un diverso punto di vista, il fatto di avere espressamente ed obbligatoriamente indicate le zone territoriali destinate agli impianti industriali, è destinato a produrre effetti che si ripercuotono sull'addensamento nel centro cittadino. Bisogna tenere presente infatti che la zona indicata non costituisce solamente una indicazione topografica, ma rappresenta una volta che il piano sia approvato, un vincolo giuridico per tutte le attività industriali, in quanto non solo la costruzione di nuovi edifici industriali dovrà avvenire necessariamente nei terreni indicati dal piano, ma alle industrie

attualmente esistenti nel territorio comunale, sarà inibita ogni possibilità di ampliamento e di modificazione, cosicchè qualunque esigenza nuova di carattere tecnico e produttivo costituirà una sollecitazione, per le attività industriali oggi disordinatamente sparse nel centro cittadino, a trasferirsi nelle zone indicate dal Piano Regolatore. Ed è questa, evidentemente, una forma concreta di decentramento e di decongestionamento del centro urbano, in cui oggi gravano inopportunitamente anche numerose attività industriali.

Vi sono poi altre osservazioni che potrebbero utilmente essere fatte, a cui per brevità accenno solamente.

Per quello che riguarda la distribuzione dei servizi generali, è da ricordare la soluzione che è data nel Piano Regolatore al problema dei mercati, per esempio, e a quello, più generale, della fiera campionaria, con la costituzione di una zona della fiera, che comprende contemporaneamente anche il Mercato Bestiame e il Macello Pubblico.

E' così prospettata una sistemazione razionale ad una serie di impianti permanenti connessi a forme di attività economica che per la nostra città appaiono di primaria importanza.

Per quanto riguarda il verde pubblico, sono state dette qui molte cose, ma generalmente fondate su osservazioni di carattere particolare. Invece ciò che si deve rilevare, a questo riguardo, si è che di fronte alla situazione attuale di Bologna, che si presenta la più deficitaria fra tutte le principali città d'Italia, con una disponibilità attuale di 400 mila metri quadrati di verde pubblico, la realizzazione del piano porterà tale disponibilità a 2.700.000 metri quadrati, il che significa moltiplicherà per sette volte l'attuale disponibilità globale, e — data per scontata una gradualità di attuazione ed un contemporaneo aumento della popolazione — moltiplicare per quattro, cinque volte almeno quella che sarà domani la disponibilità per abitante, che oggi è poco più di un metro quadrato. Viste quindi in termini generali, così come deve essere vista, anche la soluzione data al problema del verde pubblico non si riduce ad alcune realizzazioni particolari e di importanza secondaria, ma si presenta come una innovazione di carattere radicale, sulla cui importanza, agli effetti igienici e paesistici, non mi soffermo.

Il problema che nella discussione finora è apparso come principale — a mio avviso, però, a torto — è il problema del centro cittadino, su cui mi riservo di formulare alcune osservazioni, con riferimento anche alle opinioni già espresse da alcuni consiglieri di minoranza. Quello però che mi preme di rilevare innanzitutto, è che di fronte ad un centro cittadino come quello di Bologna, a struttura eminentemente tradizionale, ricco di bellezze artistiche, ma che proprio per risentire di lunga tradizione storica si presenta con carattere di par-

tiolare inadeguatezza rispetto alle esigenze moderne della città, le basi e gli orientamenti non possono non essere diversi. Ma è anche evidente che di fronte a posizioni estreme come quelle di non toccare nulla di quello che esiste attualmente o, invece, di intervenire radicalmente sulla attuale struttura edilizia, il giudizio di chi si accinge ad affrontare il problema di un intervento urbanistico non poteva che oscillare fra questi termini; ed a me pare si possa fondatamente affermare che di fronte alle complesse questioni sollevate da una trasformazione del centro urbano, nell'ambito del nuovo Piano Regolatore generale, la soluzione adottata dalla Commissione e accolta dall'Amministrazione per il centro cittadino, risente la prevalenza di tendenze conservatrici, più che quella di tendenze radicalmente innovatrici. Infatti, se vogliamo trascurare i particolari, gli interventi più radicali nel cuore della città si riducono ad un parziale miglioramento della viabilità, attraverso l'allargamento di alcune strade secondarie, che oggi si presentano eccessivamente anguste, e alla costruzione di due altre strade, di cui una soltanto parzialmente nuova.

L'unica strada veramente nuova mi pare che sia destinata a collegare Piazza Aldrovandi con Porta Mazzini: per il resto si tratta di allargare una parte della circonvallazione del mille, nel tratto che va da via Rialto all'incrocio con via Santo Stefano, fino a via A. Rigghi, e di allargare pure la via del Fossato, per inserirla, una volta resa più ampia, attraversando via Saragozza, nell'attuale vicolo che vi si trova di fronte, denominato via dei Tessitori, fino a sboccare, con un viale a doppia carreggiata, sul viale di circonvallazione esterna. Gli interventi più radicali che il piano prevede all'interno della città sono questi. Altre cose di carattere sostanziale è difficile trovare nelle soluzioni proposte. Mi pare quindi che si possa dire, anche a confronto della esperienza storica passata, che il Piano Regolatore che noi presentiamo è più conservatore che innovatore, e quindi si comprendono anche alcune opinioni espresse in tal senso, ed alcune proposte dirette ad accentuare, se non a modificare radicalmente, quei modesti interventi che sono previsti, allo scopo di risolvere alcune gravi questioni di viabilità che tutti conosciamo.

Ma è proprio sul centro cittadino che si è accentrata la discussione e la polemica; e ciò appare strano, ripeto, perchè innovazioni di notevole portata si possono riscontrare all'esterno, mentre non si riscontrano, a parere dei più, all'interno della circonvallazione.

Il consigliere di Vistarino per primo, mentre ha dichiarato di accettare sostanzialmente il rimanente del piano, ha appuntato l'attenzione sugli interventi urbanistici che il piano prevede nel centro cittadino. La conclusione cui è arrivato il consigliere di Vistarino è semplicemente questa: tutto quello che si è pre-

visto nel centro cittadino, praticamente è completamente inutile, anzi sarebbe inutile da un lato e dannoso dall'altro, se ho bene interpretato il suo pensiero. Inutile, dice il consigliere liberale, perchè le soluzioni proposte, anche se possono, da un punto di vista immediato, migliorare talune situazioni oggi difficili, non potranno eliminarle completamente, e i problemi che oggi si vuole risolvere si ripresenteranno a più o meno breve scadenza. Il ragionamento a prima vista può sembrare logicamente fondato, ma così non è. Non lo è, perchè se noi portiamo alle estreme conseguenze questo ragionamento, arriviamo necessariamente alla conclusione che nel centro urbano di Bologna, e dirci nel centro di qualunque altra città, non bisogna fare e non si sarebbe dovuto mai fare niente. E' chiaro che i problemi si ripresenteranno sempre. E' naturale, non esiste nessuna soluzione che garantisca e che elimini la possibilità, anzi la certezza del ripresentarsi in un futuro più o meno lontano, degli stessi problemi. Ma se noi pensassimo che poichè problemi come quelli del traffico, potranno ripresentarsi, perciò è perfettamente inutile intervenire a modificare la struttura urbanistica della città, non riusciremmo più a capire perchè i nostri padri, i nostri nonni, i nostri più lontani e imprecisati avi, abbiano, ad ogni scadenza, periodicamente modificato la città, fino ad arrivare alle città attuali, che non assomigliano, anche se ne conservano le più preziose e significative vestigia, alle città più antiche. La verità è che i problemi della vita delle città sono quelli che sono e che ogni volta che un problema cittadino si presenta in forma acuita, bisogna studiarne la soluzione, anche se si tratta di una soluzione solamente parziale e temporanea. Quindi non è affatto ingiustificato oggi intervenire per decongestionare le vie di traffico interno, per la preoccupazione che domani tale congestionamento tornerà a verificarsi. D'altra parte io credo anche, pur non essendo un esperto urbanista — anzi non essendo affatto un urbanista e non essendo neppure un automobilista — che il ragionamento secondo il quale molti ritengono che le difficoltà del traffico dipendano sostanzialmente dal numero dei mezzi in circolazione, sia un ragionamento, se non sbagliato, quanto meno unilaterale ed impreciso. Se infatti ponete a disposizione del traffico un anello stradale, una struttura stradale priva di ostacoli o di impedimenti, facilmente e liberamente percorribile, questa struttura stradale è sufficiente a contenere teoricamente qualunque numero — e praticamente un numero elevatissimo — di mezzi in circolazione. Ma se voi invece presupponete una serie di strade di difficile percorribilità, punteggiate di ostacoli, di impedimenti che arrestano la circolazione, interrotte da strettoie difficili da superare, anche poche macchine redono il traffico difficile e congestionato. Nelle strade bolognesi, che si vuole allargare, infatti, non è necessario che

vi siano cinquanta o cento automobili o motociclette perchè il traffico sia difficile: è sufficiente che vi siano talora due automobili, poichè vi sono tratti dove due automobili affiancate non possono passare. Quindi il problema non è tanto di preoccuparsi se domani, aumentando il numero dei mezzi, la circolazione tornerà ad essere difficile: il problema è di porre a disposizione della circolazione un sistema più agevole possibile di strade, il quale per le sue caratteristiche sia capace di contenere l'aumento futuro dei mezzi di circolazione. E credo che un automobilista di questo debba dare atto.

Quindi la inutilità delle soluzioni, come la vede il consigliere di Vistarino, non ci trova concordi. Noi riteniamo che non solo le soluzioni previste dal Piano Regolatore siano utili, ma siano il minimo indispensabile che oggi si può fare entro Bologna per migliorare la situazione della circolazione; e questo corrisponde anche a quello che è il giudizio del cittadino comune, il quale è colui che continuamente fa l'esperienza più diretta dei problemi della vita cittadina. A Bologna le strade sono troppo strette, non lo si può negare. A Bologna non si può circolare perchè le strade sono troppo strette, non perchè ci sono molti mezzi in circolazione. Allora mi pare che le critiche che il consigliere di Vistarino fa al Piano, per arrivare alla conclusione poi di lasciare stare le cose come sono, non abbiano, anche per queste ragioni, oltrechè per le ragioni espresse da altri, molte ragioni di sussistere.

Ma il consigliere di Vistarino ricollega anche le sue considerazioni critiche a motivi particolari, che consisterebbero nella esigenza di una attenta tutela e nella difesa delle bellezze cittadine. A Bologna si sa quali sono le bellezze cittadine. Ma il consigliere di Vistarino ha in proposito alcune opinioni che quanto meno debbono essere ritenute molto personali. Il consigliere di Vistarino sembra che ritrovi le strade più interessanti architettonicamente, storicamente, culturalmente, su alcuni tratti della circolare del mille, oppure in via Fossato, oppure in via Begatto e così via; e poi è arrivato anche ad altre strade come la via Pusterla; e infine è giunto a strade come via Valdonica e via dell'Inferno.

E' proprio qui che il consigliere di Vistarino trova il colore della vecchia Bologna, trova le bellezze dell'ambiente, trova l'armonia dell'architettura bolognese, trova le memorie del passato! L'abbiamo sentito parlare con accenti anche suggestivi; ma per un bolognese, sinceramente, la cosa non è completamente come a lui sembra. Non credo che i bolognesi vadano ad ispirarsi alla vita dei loro padri in queste strade, dove il consigliere di Vistarino è convinto invece che si rechino anche i turisti.

Il consigliere Martinuzzi, recisamente, dice: qui turisti non ce ne vanno. Io potrei dire che forse qualche turista si è visto qualche volta vagare per queste strade; ma probabilmente

non erano le bellezze bolognesi di cui parla il consigliere di Vistarino che questo presunto turista cercava! Se debbo esprimere un giudizio sereno, debbo dire che le bellezze definite tali dal consigliere di Vistarino noi non le vediamo, e credo non le vedano la maggior parte dei cittadini bolognesi. Mi domando anche come si sarebbe comportato il consigliere di Vistarino, se avesse seduto in questo Consiglio con i liberali che discussero il piano del 1889. Io non so come avrebbe potuto risolvere le sue preoccupazioni urbanistiche. I liberali dell'89, rispetto a quello che noi proponiamo oggi, furono veramente dei rivoluzionari. Non certamente dei barbari, tuttavia, perchè l'esperienza ha insegnato che se quegli amministratori non avessero avuto non soltanto l'intelligenza, ma anche il coraggio civico che hanno avuto, Bologna oggi sarebbe, probabilmente ancora una borgata di provincia, non una città che si avvia a diventare uno dei principali centri del nostro Paese. Cosa avrebbe detto il consigliere di Vistarino a quelli che furono autentici sventramenti, se egli chiama e definisce degli « sventramenti » quei modesti allargamenti di alcune strade che sono previsti dall'attuale Piano Regolatore? La via Ugo Bassi, la via Rizzoli, la via Marconi, la via Amendola, la via dei Mille sorsero da quegli sventramenti, e rappresentarono autentiche radicali innovazioni, le quali sono costate anche dei sacrifici di vecchi monumenti e di antiche memorie, ma senza le quali la nostra città non avrebbe potuto progredire. Quei sacrifici noi oggi non possiamo definirli ingiustificati. Quei sacrifici li dobbiamo definire necessari. Si può paragonare l'attuale configurazione del Piano Regolatore a quella dell'89? Indubbiamente siamo ben lontani da ogni possibilità di confronto. L'attuale Piano Regolatore, bisogna riconoscerlo, salva tutto quello che deve essere salvato, e forse anche molto di più. Soprattutto esso non tocca nulla che possa veramente rappresentare un elemento di tradizione, di cultura e di estetica della nostra città. Certo è necessario che qualche muro scompaia, che qualche casa venga eliminata, che qualche portico venga anch'esso eliminato o ridotto. Ma affermare che queste soluzioni sono un grave attacco alle bellezze della nostra città è quanto meno paradossale e, senza mancare di considerazione, si può solo spiegare in quanto proveniente da un consigliere che, per quanto animato da profondo interesse per la nostra città, non è bolognese. Può essere confortato, il consigliere di Vistarino, dal fatto che molte di queste opinioni sono condivise anche da qualcuno che è bolognese, anche se questo stupisce in modo particolare.

Le critiche e le preoccupazioni espresse dal consigliere Crocioni sono in parte analoghe a quelle del consigliere di Vistarino e in parte di diverso del traffico da un punto di vista del traffico da un punto di vista più generale.

Il consigliere Crocioni, infatti, ha sottopo-

sto ad un esame critico innanzitutto la rete stradale che è denominata di penetrazione. Le strade di penetrazione, si badi bene, non servono soltanto ad entrare, ma anche ad uscire dalla città; e il fatto è da tenere presente, poiché, altrimenti, la visione del problema può essere quanto meno unilaterale e incompleta.

Secondo il consigliere Crocioni, le strade di penetrazione sortirebbero l'effetto di favorire l'addensamento della circolazione nel centro della città. Il ragionamento potrebbe essere facilmente invertito; e forse il consigliere Crocioni si è lasciato prendere dalla suggestione del vocabolo: se avessimo chiamato quelle strade « strade di deflusso dalla città », forse le sue preoccupazioni sarebbero state minori. Sta di fatto che il consigliere Crocioni ritiene che non si debba favorire il traffico in città, cioè l'afflusso del traffico all'interno della città. Ed arriva così a conclusioni — mi interessano soprattutto le conclusioni, perchè è nelle conclusioni che si può saggiare l'opportunità di un ragionamento e la utilità pratica di una proposta — che possono essere così riassunte: non solo non si deve incoraggiare la penetrazione nell'interno della città, ma la si deve scoraggiare, anzi, addirittura, la si deve sopprimere. Il consigliere Crocioni infatti propone che, per risolvere veramente il problema del traffico nel centro della città, bisogna sopprimere il traffico stesso: il che evidentemente non è una soluzione. Sopprimere i problemi, non significa risolverli.

A sostegno della sua tesi, il collega socialdemocratico propone un provvedimento — che fra l'altro non è di carattere urbanistico, ma di polizia municipale, il quale può sempre essere preso indipendentemente dalla situazione attuale e dalla sue prospettive future — consistente nel *divieto assoluto ai mezzi di circolazione, in particolare delle automobili, di entrare nel centro della città superando la linea di circoscrizione*. Devo dire, intanto, che non è esatta neppure l'affermazione di Crocioni secondo cui tale misura sarebbe in uso ormai nelle principali città del mondo, perchè in verità essa non è adottata in nessuna altra città. Perchè? Si potrebbe rispondere perchè la proposta è semplicemente assurda. Ma io dico anche che un provvedimento di questo tipo sarebbe assolutamente illusorio, ed illusorio a tutti gli effetti. Si può concepire infatti di vietare agli automezzi di entrare in città, ma vi sono degli automezzi che in città dovranno sempre entrare. Vogliamo elencarli? Intanto debbono entrare tutti i servizi pubblici di trasporto, tutti i mezzi di trasporto, cioè, che debbono sostituire i mezzi privati, a meno che non si pretenda veramente di andare verso il progresso costringendo la gente a girare a piedi, anzichè con i mezzi che la tecnica va sempre più ponendo a disposizione di un numero sempre maggiore di cittadini! Poi debbono potere entrare le macchine di certi professionisti e di certi

operatori commerciali. Devono entrare, per esempio, le automobili dei medici; devono entrare le automobili dei rappresentanti di commercio, perchè tu non puoi pretendere, caro Crocioni, che un rappresentante, ad un certo momento, prenda il campionario sotto il braccio e vada a girare per i negozi, facendosi dei chilometri a piedi con un valigione! Potranno sembrare fatti minuti, ma la vita cittadina è costituita, nella sua essenza, di questi fatti minuti.

Devono entrare poi tutti i mezzi di trasporto che servono al rifornimento dei magazzini, dei negozi, delle attività economiche: e sono ancora autobus, sono ancora autocarri, sono ancora automobili! devono entrare i professionisti e anche le macchine degli avvocati, caro Crocioni. Tu dimostri un grande spirito di abnegazione, perchè pur essendo un professionista ed un valente automobilista sei disposto a rinunciare all'automobile lasciandola a parcheggio a Porta Zamboni o a Porta Saffi. Però sei più reazionario di di Vistarino. Di Vistarino almeno consente a far circolare ancora le automobili, pur essendo d'accordo con te sull'intoccabilità di ogni pietra cittadina che abbia il pregio della vecchiaia...

Consigliere di Vistarino — Perchè vado a piedi e quindi non ho il problema!

Consigliere Bellettini — Ah, perchè va a piedi! Quindi non ci rimette nulla! Mi pare quindi che il provvedimento proposto da Crocioni non sia praticamente proponibile, perchè in contrasto con quella che è la prospettiva di vita, il ritmo di vita di tutte le città. Le prospettive delle città moderne non è quella di vietare il traffico privato nel loro interno, ma, al contrario, è quella di rendere possibile un sempre maggiore traffico anche nelle zone centrali. Ciò vuol dire creare condizioni per cui il traffico possa svolgersi liberamente e velocemente, perchè gli intralci alla circolazione si determinano soltanto quando intervengono o mezzi troppo lenti, oppure condizioni obiettive che costringono tutti ad andare troppo lentamente, ad arrestarsi, a procedere disordinatamente.

Queste sono le ragioni per cui non si può girare ed è difficile girare nel centro cittadino; ma sono ragioni che si debbono eliminare. Non è quindi la circolazione degli automezzi privati che va eliminata e soppressa, perchè quando dovessimo moltiplicare gli autobus della circolazione interna e dovessimo porre gli autobus in tutte le radiali bolognesi, in molte delle quali due autobus non passano, tu vedresti, Crocioni, che il traffico resterebbe ancora difficile, il ciclista finirebbe ancora una volta contro il muro, il motociclista molte volte sotto le ruote, e il problema insomma resterebbe inalterato.

La questione, quindi, ci riconduce al punto che a me sembra fondamentale: quello di migliorare progressivamente le condizioni della circolazione, anche all'interno della città. Non

si tratta solamente di un problema di carattere urbanistico, d'accordo, è anche un problema di disciplina del traffico. Il traffico non si può sopprimere, non si può impedire con misure di coercizione, bisogna disciplinarlo ed offrirgli quel minimo di condizioni per cui possa svolgersi secondo le sue esigenze.

Allora dobbiamo domandarci se il piano regolatore affronta adeguatamente questo problema, non prospettare delle soluzioni che sono insostenibili e paradossali.

Crocioni poi, se non ho interpretato male il senso del suo intervento, ha fatto proprio anche molte delle preoccupazioni dell'ing. di Vistarino, per quanto riguarda le modificazioni all'attuale struttura edilizia che sono previste nel centro cittadino. Non starò quindi a ripetere le ragioni per cui la sua opinione non mi trova concorde. Dirò soltanto questo: che, di fronte alla struttura effettiva del Piano Regolatore, presentare le soluzioni proposte per il centro cittadino — che è caro a tutti noi, e non solo a Crocioni e a di Vistarino — come soluzioni vessatorie, come distruzioni di carattere addirittura barbarico (mi pare di aver sentito anche questo aggettivo nell'intervento di un collega della minoranza), è presentare ai cittadini e all'opinione pubblica un quadro completamente falso di quello che è il Piano Regolatore all'interno della città.

Il Piano Regolatore è, invece, il risultato di una grande preoccupazione, non soltanto di salvare e di rispettare le bellezze architettoniche ed artistiche di Bologna, ma anche di valorizzarne talune che oggi non appaiono sufficientemente valorizzate.

Io non so se i colleghi hanno letto la relazione che accompagna il Piano; molti lo hanno fatto certamente. Io però vorrei leggere qui una pagina che riguarda proprio le proposte concrete che vengono formulate nei confronti di taluni monumenti di carattere artistico, che meritano di essere valorizzati certamente assai di più di quanto non meriti di essere tenuta in piedi la via Valdonica o la via dell'Inferno.

A pag. 107 della relazione al Piano Regolatore infatti si legge: « Sistemazione artistica ambientale della zona interna, ecc. ». (legge).

Dopo di questo e dopo tutte le indicazioni in materia di antichità artistiche, di paesaggio, di ambiente, che sono contenute nella relazione, presentare il Piano all'interno della città come una serie di « sventramenti » arbitrari, basati sul mancato rispetto delle tradizionali e pregevoli architetture bolognesi, è, mi pare, quanto meno presentare un quadro che è completamente diverso da quello che il Piano Regolatore in realtà stabilisce.

In verità, le preoccupazioni che hanno espresso il consigliere Crocioni e il consigliere di Vistarino sono state presenti, largamente presenti agli occhi della Commissione di tecnici e di studiosi che ha elaborato il Piano. Sorprendono, quindi, le posizioni espresse ed anche le

soluzioni proposte da taluni consiglieri di minoranza. Ma in me ha destato notevole sorpresa anche e soprattutto devo dirlo, la grande disinvoltura con cui alcuni consiglieri hanno creduto di potere ignorare tutto il complesso di studi, di valutazioni, di attente considerazioni che hanno caratterizzato proprio a questo proposito i lavori della Commissione che ha studiato per lungo tempo il nuovo Piano Regolatore.

Io non dubito, anche se Crocioni è un ottimo avvocato, della sua competenza in fatto di urbanistica, come non dubito della competenza del consigliere di Vistarino, ma mi pare che prospettare giudizi così radicali, di fronte ad un piano come questo, sia...

Consigliere Crocioni — Questo è l'argomento più scottante di questo Consiglio

Sindaco — Non interrompano!

Consigliere Bellettini — Adesso ne parleremo, proprio perchè è scottante!

Consigliere Crocioni — Abbiamo lamentato che non ci consentite di parlare!

Sindaco — Consigliere Crocioni, lasci parlare il consigliere Bellettini!

Consigliere Bellettini — Desidero dire al consigliere Crocioni che non capisco perchè si ecciti tanto; speriamo che in seguito ce lo spieghi... Ripeto che a me pare semplicistica la sua posizione. Spero che Crocioni verrà accettare questo giudizio, anche se non lo condivide.

Consigliere Crocioni — Avremo tempo di parlare, speriamo!

Consigliere Bellettini — Allora, abbi pazienza!

Ripeto: la posizione del consigliere Crocioni mi pare semplicistica, perchè il Piano non è un'improvvisazione e, per quanto io abbia rispetto per le posizioni e per la competenza di Crocioni in fatto di piani regolatori, non posso neanche ignorare, e non deve essere da nessuno ignorato, il lavoro della Commissione di tecnici nominata dal Consiglio comunale, ai quali credo che il Consiglio comunale debba, in ogni caso, un riconoscimento per il lavoro svolto.

A sentire Crocioni, questo Piano sembrerebbe formulato da gente « che prende farfalle »: e la stessa impressione si ha in molte frasi del consigliere di Vistarino. Io debbo ricordare che della Commissione per il Piano Regolatore, oltre ai tecnici del Comune, fanno parte numerosi fra i più reputati urbanisti italiani: ne fa parte il relatore dell'ultimo congresso di urbanistica di Genova, ne fa parte uno dei più autorevoli membri della Commissione urbanistica di Roma — che ha fatto il Piano Regolatore di Roma — ne fanno parte i rappresentanti ufficiali del-

l'Ordine degli Architetti e dell'Ordine degli Ingegneri. Mi pare pertanto che, qualunque siano le nostre opinioni e pur esprimendole liberamente, perchè questo è un nostro diritto, questo fatto sia da tenere presente, perchè questo ci induce a motivare e a rendere più seri e meditati i nostri giudizi, le nostre valutazioni e le nostre critiche.

Il consigliere Crocioni è arrivato persino a dire che il Piano prevede degli interventi barbarici nel cuore della città. Ebbene, questa affermazione, che è consegnata ai verbali e che ho notato nei miei appunti, non appartiene certamente alle cose serie.

Allora non cerchiamo di evitare con interruzioni inopportune ed inutili la polemica. La polemica la si fa e la si accetta, quando si hanno dei buoni argomenti!

Un'altra considerazione finale vorrei fare, ed è questa: io credo che debba essere ribadita la necessità di accelerare il più possibile la discussione e di pervenire il più rapidamente possibile all'approvazione del Piano Regolatore. Questo egregi colleghi — e credo che nessuno ne dubiti, sinceramente parlando — non vuol dire affatto strozzare la discussione. Nessuno ha mai preteso di strozzare la discussione; vuol dire semplicemente discutere rendendosi conto della esigenza di mettere in essere il più rapidamente possibile uno strumento giuridico che non può più essere differito senza pregiudicare nella sostanza interessi che sono fondamentali per tutta la città. Ciò non significa neppure evitare che l'opinione pubblica si renda conto dei problemi del Piano Regolatore; anzi noi siamo convinti dell'opportunità di un largo dibattito fra i cittadini; ma già abbiamo detto che la legge prevede tutte le possibilità d'intervento anche da parte dell'opinione pubblica. A questo proposito noi diciamo ancora di più: noi riteniamo che sia utile favorire il dibattito fra l'opinione pubblica e pensiamo che, una volta approvato il Piano Regolatore nell'attuale fase dei lavori consiliari, sia opportuno, nei due mesi di intervallo previsti dalla legislazione attuale per consentire ai cittadini di esaminarne le caratteristiche e di formulare le loro osservazioni, che i problemi del Piano Regolatore siano dibattuti fra la popolazione, magari con l'intervento, non soltanto dei consiglieri comunali, non soltanto dei tecnici del Comune, ma con l'intervento anche dei membri della Commissione tecnica che ha studiato ed elaborato il Piano. E' necessario ed è bene che ognuno conosca il Piano Regolatore; il che però non significa che sia opportuno ritardarne inutilmente l'approvazione per il grave pregiudizio che ogni protrazione può portare alla possibilità di una giusta disciplina dell'assetto urbanistico, e non per strozzare la discussione e per impedire a Crocioni e a chiunque altro di dire la sua opinione, cosa che i consiglieri sanno benissimo non essere mai accaduta in questo Consiglio.

Molte considerazioni, che oggi non siano essenziali ed urgenti, o che nella mente dei consiglieri non siano ancora sufficientemente maturate, potranno essere svolte alla ripresa della discussione, trascorsi i termini di legge.

Il periodo di intervallo previsto fra la prima approvazione del Piano Regolatore e la discussione delle osservazioni che i cittadini possono presentare, è di due mesi; e questo intervallo farà probabilmente emergere altre questioni che dovranno essere discusse.

Il consigliere Martinuzzi si preoccupava proprio della mole eccessiva di nuove proposte che dovremo esaminare; si preoccupava non solo delle proposte legittime e fondate, ma anche e soprattutto delle proposte, non dirò illegittime, ma arbitrarie, paradossali che potranno essere presentate. Avremo certamente di questi casi; ma può darsi anche che noi ci troviamo di fronte ad osservazioni utili ed importanti dal punto di vista dell'interesse pubblico. E penso che in quella circostanza noi dovremo seguire un solo criterio di giudizio: quello di prendere in considerazione le osservazioni e le proposte che non nascono nè da considerazioni arbitrarie e cervelotiche, il che è ovvio, nè da un interesse personale e particolare. Quelle su cui dovremo accentrare l'attenzione saranno le proposte che appariranno utili alla collettività, alla soluzione dei problemi generali della nostra città.

Con questo orientamento noi possiamo concludere rapidamente, vale a dire possiamo compiere lo sforzo di ridurre all'essenziale la discussione, respingendo i tentativi di trasferirla su piani di diversa natura e di diverso ordine, per riprenderla, con l'ampiezza che ci sembrerà necessaria, al momento in cui saranno confortati dalle osservazioni e dalle proposte del maggior numero possibile di cittadini.

Consigliere Toffoletto — L'intervento del consigliere Bellettini è cominciato e finito sullo stesso argomento, cioè sulla questione della discussione nel nostro Consiglio comunale sopra questo progetto di Piano Regolatore e sopra i problemi che la procedura della discussione ha suscitato.

Francamente quanto ha detto il consigliere Bellettini non ha risolto il problema specialmente nella tesi che io ho prospettato ieri sera all'on. Sindaco, e cioè: noi approvando il progetto di Piano Regolatore costituiamo un atto, pel quale il signor Sindaco ha detto che non ha niente di grave, perchè è lasciata la massima possibilità ai cittadini di esporre il loro parere; e si danno a tutti trenta giorni di tempo per guardare il Piano. Si è poi discusso sopra l'interpretazione della formula per la quale tutti i cittadini possono andare a vedere il Piano e possono, eventualmente, presentare proposte; e poi altri trenta giorni perchè i cittadini formulino le loro obiezioni e le loro osservazioni. Quindi, ha detto il signor Sindaco, il Con-

siglio comunale sarà chiamato di nuovo a deliberare. Ma io gli ho chiesto: che significato ha questa procedura, perchè noi sappiamo benissimo che il progetto, una volta presentato, ha un valore notevolmente vincolativo in quanto già strutturato, ha già un essere amministrativo, ed è già avviato per una strada. Che cosa potranno fare i cittadini quando si troveranno di fronte ad una delibera del Consiglio comunale che in linea di massima, eventualmente, approvasse questo Piano Regolatore? Mi pare che su questo preciso punto non sia venuta la risposta del consigliere Bellettini e tanto meno dell'onorevole Sindaco. Ora il consigliere Bellettini ha parlato dicendo che noi abbiamo la libertà di parola, ma io mi permetto di fare notare al consigliere Bellettini che la libertà di parola noi non abbiamo mai dubitato di averla, anche perchè in questo momento, non dubitiamo che la maggioranza possa togliercela, anzi possiamo essere orgogliosi di dire che è proprio il Governo da noi rappresentato che assicura questa libertà della quale e la maggioranza e la minoranza usufruiscono. Quindi nel rispetto della Costituzione noi troviamo assolutamente pleonastico che lei, consigliere, venga a dirci che le libertà di parola è assicurata a noi. Questo, lei, può risparmiarselo, perchè è assolutamente fuor di luogo.

Noi abbiamo chiesto che venga corretta l'affermazione per la quale si pretendeva che in due soli giorni, in due sole serate, si dovesse esaurire la discussione e anche venissero chiarite quelle altre affermazioni che sono state adombrate or ora anche dal consigliere Bellettini, per le quali sembrerebbe che discutendo si dia l'occasione ad inconvenienti non bene definiti, per i quali in un piccolo velo di mistero è ravvisabile appunto la tendenza a volere limitare la discussione. Non per togliere la libertà a noi, che noi non ce la lasciamo togliere, ma unicamente per decidere eventualmente e precipitosamente con un voto di maggioranza, si può approfittare di una situazione, e così mandare avanti un fatto amministrativo indipendentemente dal volere della minoranza. Ecco quindi che l'intervento del consigliere Bellettini, non ha portato nulla di nuovo nella questione fondamentale che si agita da ieri sera fra noi. Su quanto poi egli ha detto, lascio a parte che molte cose sono state parafrasi di quanto, a sostegno della tesi della maggioranza, consciamente o inconsciamente non so, aveva detto ieri sera il consigliere Martinuzzi: tuttavia noi non vediamo nulla di nuovo neanche in queste contestazioni.

Rimane solo che la conclusione del consigliere Bellettini è molto semplice, e cioè: la conclusione raggiunta per questo Piano era inevitabile, egli ha detto; egli ha detto anche che necessariamente in questo Piano ci sono dei fatti complessi che sono pure approssimazioni, e anche questo l'ha dovuto ammettere: ha detto che la soluzione proposta nel Piano Regolatore

è accettabile, e che non si poteva fare diversamente. Quindi questa è la conclusione vera dell'intervento del consigliere Bellettini.

Noi abbiamo anche notato che egli, per rendersi gradito ad una parte della minoranza, che si può facilmente identificare, è arrivato persino a dire che questo Piano Regolatore è conservatore. Quindi pensate che sforzo ha fatto un comunista nel dire che addirittura è un piano conservatore. La conseguenza è ovvia: il piano va approvato come tale perchè risponde bene a ogni esigenza, tutto sommato. Invece due tesi sono in conflitto da ieri sera, e sulle quali abbiamo visto i gruppi della minoranza prendere posizione in un senso, mentre i gruppi della maggioranza, affiancati dal consigliere Martinuzzi, prendono posizione in un altro senso; insomma vediamo che si mantiene, si afferma da una parte...

(interruzione che non è possibile raccogliere)

... Lei non deve dimenticare che voi dovete molta riconoscenza al consigliere Martinuzzi e quindi non...

(interruzione)

Sindaco — Io aspetto di dovere molto al consigliere Melloni!

Consigliere Toffoletto — Quindi premesso ciò, sarà bene che noi ci addentriamo ancora nell'esame del Piano Regolatore non ripetendo quello che è stato già detto qui. E non ci venga poi a dire: il dott. Toffoletto o comunque uno degli oratori della Democrazia Cristiana, non ha riconosciuto il merito dei funzionari benemeriti che si sono prodigati! Noi lo riconosciamo, questo! Non si venga a dire che noi non apprezziamo tutto il valore del lavoro concentrato in questa proposta: noi consideriamo che si tratta di un lavoro dove delle persone qualificate e intelligenti si sono prodigate per mesi e che già da mesi hanno sottoposto a noi le linee fondamentali del Piano; il Piano stesso noi l'abbiamo già esaminato a sufficienza per poter dire il nostro parere.

Ora questo non importa ripeterlo, come non importa ripetere tutto quello che è stato detto in pro e contro a proposito degli altri argomenti. Qui invece conviene considerare questo fatto e cioè che c'è una impostazione prima di tutto politica, dietro a questa discussione. Già noi ieri sera, sentendo le parole dell'onorevole Sindaco quando parlava appunto di questa presunta libertà che resterebbe ai cittadini dopo l'approvazione, avevamo notato che le sue parole non erano altro che una ripetizione di quanto l'Unità aveva pubblicato la mattina stessa; anzi se noi prendiamo l'Unità di ieri e vediamo il titolo, noi vediamo chiaramente come viene presentato dal giornale ai propri lettori, lo strumento amministrativo che stiamo per esaminare. Dice: « Un'opera gigantesca che

già nel progetto configura lo sviluppo di Bologna nei prossimi decenni. Il Piano Regolatore (questo il grande titolo su cinque colonne), soddisfa le esigenze di una moderna città di mezzo milione di abitanti. Nella seduta di stasera e di domani sera il Consiglio comunale è chiamato a discuterne i tratti fondamentali». Dove si vede che anche qui era ben chiarito che fra stasera e domani, cioè fra ieri e oggi insomma, si era chiamati a concludere, con tutte le conseguenze. Quindi esiste una definizione già data per una certa parte e ad uso di una certa parte dell'opinione pubblica, su quello che invece noi discutiamo come un reale ed efficace strumento amministrativo da considerare. L'amico Crocioni si è accorto di questo quando, nel suo intervento di ieri, ha detto: vuole forse l'Amministrazione farsi un vanto di tale Piano Regolatore? Egli ha intuito con la sua sensibilità politica, appunto l'esistenza del presente problema. Ora noi dobbiamo proprio proporci il problema negli stessi termini, non in forma laudativa, in forma già scontata, in forma ammiratoria o anche, mi si permetta, in forma propagandistica, ma in forma amministrativa, di persone che si domandano: questo Piano Regolatore assicura completamente il bene pubblico? Ecco il problema che noi dobbiamo affrontare perchè se si assicura il bene pubblico e se lo si assicura completamente, noi dobbiamo essere tutti d'accordo; ma evidentemente se noi dovessimo non arrivare a questa conclusione è anche evidente che noi non solo non possiamo essere d'accordo, ma quelli che volessero sostenere ancora siffatto principio, potrebbero venire giudicati persone che seguono non l'interesse del Comune, ma un interesse di parte, sia pure comprensibile, ma non ammissibile dal lato amministrativo.

Perciò noi, per esaminare il Piano Regolatore sotto questo interrogativo, dobbiamo prima di tutto dire che i cittadini debbono prendere come criterio non il lavoro svolto dai funzionari, rispettabilissimi ed ammirabilissimi, e non il fatto che si tratta di un Piano magnifico in se stesso; debbono prendere come punto primo di partenza, questo: la città di Bologna può tollerare tutti gli inconvenienti che si possono lamentare in questo Piano? e li deve proprio tollerare? Quello che è stato prospettato come necessario che venga tollerato, e si è parlato persino del braccio di Brenno, è proprio necessario? Ecco, secondo me, il punto. Perchè, come mai noi potremmo pensare diversamente? Forse perchè delle grandi Amministrazioni nazionali come l'Esercito o come le Ferrovie, pongono degli ukase, pongono delle alternative o addirittura degli spauracchi di spese enormi, noi di fronte a questo dobbiamo semplicemente chinare il capo, o non possiamo invece vedere, discutendone, se proprio ad un determinato momento la città di Bologna deve subire tutte le proposte che da varie parti sono rico-

nosciute come gravi inconvenienti. Questo è il primo principio.

L'altro principio che noi dobbiamo considerare è quello d'una visione unitaria. Ora la visione unitaria non è solo del Piano in se stesso, ma è del Piano in se stesso che rappresenta una sistemazione di una città secolare, gloriosa come Bologna! e noi abbiamo sentito parlare consiglieri che hanno difeso le glorie artistiche, le glorie storiche nostre; ma per la città che si sviluppa, e si protende nell'avvenire, noi abbiamo anche sentito difendere giustamente le esigenze dinamiche del futuro agglomerato cittadino che vuole essere all'altezza dei tempi moderni. E per questo la visione non può essere solo limitata al fatto che c'è un disegno che è costato molta fatica ai funzionari, o anche a persone rispettabilissime delle quali ci ha dato l'elenco il consigliere Bellettini, ma dobbiamo metterla nel presente considerando il passato e l'avvenire nella città di Bologna, con una visione che, per quanto è possibile, possa adeguarsi anche alla critica che ne potrà essere fatta da quelli che subiranno le conseguenze del nostro deliberato. E quindi io penso che di fronte a impostazioni di questo genere, la storia della città di Bologna non si arresterà certamente, e le Due Torri non crolleranno, se, anzichè discutere due sere, noi discuteremo per tre o quattro. E il preventivo del signor Sindaco (il signor Sindaco è sempre stato così comprensivo, così generoso) vorrà anche questa volta essere largo nelle sue concessioni, e permettere che i cittadini tutti siano informati nel modo adeguato, di quanto sta succedendo nella loro città e, per moltissimi, delle loro case. Quindi noi possiamo cominciare come primo argomento a considerare i fatti che si presentano in questo Piano Regolatore. Possiamo chiederci come si prospetta per se stesso il Piano. Noi ci possiamo domandare (perchè è una domanda molto ragionevole e tutti l'avranno pensata, ma finora non l'ho sentita profferire): quando verrà attuata la prima parte? Quando? In che tempo concreto? Perchè almeno questo lo possiamo decidere, lo dobbiamo decidere. E poi di questa prima parte che può venire attuata, quanto, presumibilmente, potrà essere attuato dalla presente Amministrazione? Mi sembra che questa sia una impostazione molto aderente alla pratica amministrativa. Ora consideriamo dunque questo Piano Regolatore, esso ci è stato annunziato, già nel 1945 e precisamente il 20 dicembre; allora, l'on. Sindaco, parlando a noi consiglieri, diceva che il Piano Regolatore, nel '45, « si può dire quasi ultimato ». E l'anno dopo l'assessore Bentini addirittura assicurava che « quanto prima » il Piano sarebbe stato presentato. Quindi da allora... io non aggiungo niente a quello che è stato detto, ma ricordo una frase dell'amico Crocioni: « gran brutte cose sono state fatte a Bologna in tema di costruzioni, di ricostruzioni ed in tema di Piano Regolatore » e sotto questo aspetto il collega mi ha preceduto e ha

detto che la presentazione era, sotto un punto di vista poteva dirsi troppo precoce, sotto questo aspetto è una presentazione tarda.

Noi dobbiamo prendere atto che in questo Piano Regolatore c'è una specie di consuntivo di una parte di cose già fatte, e già fatte fuori di ogni Piano Regolatore, fuori di ogni norma di legge, e quindi con una interpretazione che certamente le Amministrazioni che si sono succedute avranno creduto buona; ma si tratta di soluzioni che non sono legali. Questo naturalmente è un fatto incontestabile. Così l'innesto di questo Piano Regolatore con i piani precedenti e specialmente con il Piano di ricostruzione che scade alla fine dell'anno; ma l'innesto di questi piani regolatori non l'abbiamo tenuto in nessuna considerazione, e perciò mi sia concesso di mettere in evidenza che nella stessa presentazione che ci è stata data dalla Giunta, si riconosce che il Piano del '41 è invalido; ma si riconosce però che, nonostante che fosse invalido, qualche « scarsa » applicazione ha avuto ciò che era privo di fondamento legale.

Quindi ci troviamo, di fronte a questo Piano Regolatore, anche nel dovere di considerare se possiamo o no dare una sanatoria per quello che è stato fatto, perchè evidentemente se una cosa che non è concepita dalla legge ha « scarsa » applicazione, vuol dire che quella applicazione, se pure scarsa, è stata applicata contro legge. Perciò un'altra domanda che è rispettosa, ma umana: noi possiamo attenderci dagli stessi uffici che hanno operato su tali fondamenti, che in parte sono legali e in parte non sono legali, possiamo attenderci che essi operino per una attuazione che è contro quanto essi stessi hanno fatto? Ecco perchè, con tutto il rispetto che si deve ai funzionari che hanno lavorato a questo Piano, io penso che noi dovevamo avanzare questa pregiudiziale che è di natura giuridica, ed è di natura amministrativa. E' certo questo: che se noi pensiamo anche al tempo per cui si presenta questo Piano (a pag. 138 è detto chiaramente trent'anni) noi vediamo come partiamo dal sanare una situazione che potrebbe anche oggi essere condannata e quindi revisionata; per di più impegnamo in questa sanatoria e in tutto quello che viene presentato, impegnamo i bolognesi per trent'anni. Una città che in parte è stata rifatta dai danni bellici, che ha avuto vaste ricostruzioni, si trova che viene ad essere imbrigliata in un Piano Regolatore il quale, se approvato dal Presidente della Repubblica, ha valore di legge: ed i cittadini che cosa hanno potuto dire? Io parlo, si può dire, tutti i giorni con dei cittadini che vengono da me, specialmente poveri; ci sono delle vedove per esempio, che hanno già il permesso per ricostruire secondo il Piano di ricostruzione, e non si capisce per quale ragione non riescano a ricostruire; e tanti altri esempi dai quali si comprende come il buon cittadino bolognese ha avuto fiducia, molta fiducia, direi anche troppa fiducia, in

alcuni uffici; e ad un determinato momento si è sentito dire che le cose dovevano essere fatte in un preciso modo; ed egli, disciplinatamente, ha accettato; ma ad un determinato momento egli si potrà trovare a vedersi cassato ogni diritto, perchè noi consiglieri, che siamo stati eletti da lui e abbiamo avuto il mandato di tutelare i suoi interessi, ci siamo presi la trascurezza di non mettere in evidenza il punto di vista della legalità.

Comunque alla domanda che ho proposto prima, cioè quando e quanto in pratica verrà attuato, dalla relazione della Giunta si capisce che ci sarà l'attuazione della grande strada di circosollazione, la quale però avverrà in tre tempi che non sono specificati; e poi siccome qui bisogna interpretare questo Piano un po' come si interpretano le scritture profetiche, sembra che dopo il terzo tempo, si comincerà a aprirli di quartieri che saranno quelli del sud-ovest. Quindi noi dopo un tempo e dopo un altro tempo e dopo un terzo tempo che non è definito, vedremo che saranno presi in considerazione i quartieri del sud-ovest. Questa è la situazione che appare come risposta alle domande che io ho premesso.

Quanto poi possa fare la presente Amministrazione in tutto questo io non so, ma credo che non possa fare nulla per la imminente scadenza del suo mandato. Ora queste osservazioni che inquadrano il problema da un punto di vista generale sono già tali da indurre a profonde meditazioni. Passiamo ora al Piano in se stesso, considerando il lato pratico, ciò che può essere fatto. Le ragioni di questa domanda le vedremo.

Amesso che il Piano, per un primo tempo e per un secondo tempo e per un terzo tempo e per un quarto tempo o per qualsiasi ipotetico tempo, possa essere attuato, noi domandiamo (ed è una altra domanda che bisogna farsi): questo Piano Regolatore generale corregge i più gravi difetti della topografia cittadina? Io credo che se un cittadino amministratore non si fa questa domanda, non abbia esaminato sufficientemente il Piano.

Ripeto: il Piano Regolatore che ci viene presentato, corregge i più gravi difetti della topografia cittadina? Corregge, per esempio l'accrecimento? Nel nostro Avvenire d'Italia si parla di un accreumento e di uno sviluppo prevalentemente lungo l'asse maggiore est-ovest.

Il consigliere Bellettini, con una frase molto delicata, gentile, come del resto tutta la sua persona, perchè noi dobbiamo riconoscergli molto garbo e molta saper porgere nelle sue discussioni, ha detto che lo sviluppo è avvenuto secondo le linee di minor resistenza, dove non ci sono ostacoli. Ora io dico in una forma più semplice, più popolare, più petroniana: il Piano corregge l'accrecimento a salsiccia della città di Bologna. Perchè solo che noi guardiamo la carta topografica, vediamo un salsicciotto che si allunga da est a ovest. E' quindi un difetto evidentemente grave. Lo corregge? E così se

noi guardiamo la macchia brunastra che rappresenta la zona ferroviaria, si corregge in questo un salsicciotto che ha dentro un osso, si corregge questo difetto? Molto ne abbiamo parlato, ma tutti quelli che hanno parlato hanno dovuto riconoscere che questo difetto non è stato corretto. Così noi domandiamo ancora: gli strangolamenti (un consigliere li ha chiamati i «tappi», ma i tappi si possono rimuovere), gli strangolamenti della città verso la collina, verso il sud, questi strangolamenti sono corretti? Ecco un'altra domanda che noi possiamo farci. Così se noi pensiamo all'imbocco di via S. Felice (e basta pensare a cosa succede quando passano due autobus che si incrociano e ci sia una automobile in mezzo) è stata corretta quella strettoia della via più importante nazionale che attraversa la città, la via Emilia? E così altri gravi difetti che noi possiamo enumerare. Io vorrei dare una risposta a questi interrogativi. E cominciamo col primo punto. Questo deforme accrescimento che si allunga, che va per la via est-ovest, è condizionato dagli ostacoli che si frappongono alla espansione della città nell'altro senso nord-sud; sono due problemi che vanno considerati insieme. Ma prima di tutto bisogna sgombrare la discussione dei pregiudizi che vengono posti a proposito del traffico ferroviario. Il problema ferroviario è stato da me proposto, in forma di quesito, nella seduta privata. So che è stato discusso con molta serenità e con molta competenza tecnica dalla Commissione, e la risposta l'abbiamo avuta dal signor Sindaco che ci ha detto, praticamente, che noi non possiamo ottenere di più dall'Amministrazione ferroviaria, e che la risposta negativa delle Ferrovie dello Stato, è già vecchia; comunque egli ci ha posto di fronte lo spauracchio di dieci miliardi di spese e alla impossibilità di creare una stazione di testa a Bologna perchè questa rallenterebbe la correlazione fra Milano e Roma di parecchi minuti, come già avviene a Firenze; questo sarebbe un grave inconveniente. Per questo e per altre considerazioni, tanto la Commissione come il signor Sindaco come il consigliere Bellettini, come evidentemente la maggioranza e come il consigliere di maggioranza onorario, il consigliere Martinuzzi, sono del parere che non si debba parlare...

Consigliere Martinuzzi — Chiedo la parola per fatto personale.

Consigliere Toffoletto — I fatti dimostrano questo e parleremo anche per fatto personale; ma non ho ancora finito. E questi consiglieri...

(interruzione che non è possibile raccogliere)

E' un dovere verso la città far vedere come si comportano i propri rappresentanti. Ora ecco che questo ostacolo ferroviario anche dal consigliere che ha espresso il parere della maggio-

ronza, il consigliere Martinuzzi, è considerato come un ostacolo insormontabile. Ed io dico: dal punto di vista che ci siamo proposti noi all'inizio come principi da seguire, sostengo che il cittadino bolognese e la città di Bologna non debbano essere in soggezione di fronte a nessuna amministrazione nazionale, anzi essi devono saper trovare, di fronte ad ogni Amministrazione, il tono giusto per difendere i propri diritti e contemperarli con i diritti della compagine nazionale. Per questo sono del parere che si può ancora dire qualcosa. Prima di tutto si può riconoscere che è sempre possibile lasciare nella città una stazione di transito ed eventualmente spostare tutti i magazzini dalla zona troppo centrale e troppo vitale per la città, valendosi dei mezzi che oggi la tecnica moderna consente. Quindi niente obbligo, nelle nostre soluzioni, di dire: si fa una stazione di testa. No, si mantiene il transito perchè la città di Bologna è una città di transito ferroviario, è un nodo ferroviario troppo importante perchè noi cittadini bolognesi possiamo tentare di snaturarlo, ma rimane che questo problema non può essere da noi accolto in simile modo se non dopo aver esperito tutti i tentativi possibili e fatte tutte le dichiarazioni necessarie, fino anche al punto di dichiarare che la città di Bologna non può essere inferiore a nessun'altra città, e che le sue esigenze cittadine essa le deve poter risolvere in un modo ragionevole perchè quando in un centro come il nostro si dà tanta area a situazioni di questo genere, la città ha il diritto di protestare, e i suoi rappresentanti debbono occuparsi di più di questo problema, e non credere che bastino solo le parole dell'Amministrazione ferroviaria per farli tacere.

Ma a parte il problema ferroviario, nel problema dell'accrescimento in luogo, cioè a salsiccia e dello schiacciamento a nord-sud, noi dobbiamo vedere due altri problemi collegati. Alcuni li ho già accennati nella seduta privata: è un assurdo topografico, urbanistico ed è un assurdo finanziario il volere allargare la via Fossato, la via de' Tessitori, già via de' Mussolini, la via Capramozza, per immettersi in via Castelfidardo e poi dire che con questo si fa un raccordo da viale XII Giugno a Porta Saragozza; e non considerare che noi lasciamo intatto, proprio di fronte a via Castelfidardo, quella sconcezza igienica (e qui debbo dare al consigliere Martinuzzi atto che egli stesso ha descritto questa situazione) questa sconcezza igienica e questa assurdità urbanistica di una caserma che strozza completamente la città e ne impedisce il respiro verso i colli. Ora io ho già prospettato la possibilità di soluzione allargando la via che conduce alla Chiesa di San Paolo, dando uno sbocco sulla destra di fianco alla Chiesa di San Paolo Maggiore e soprattutto allargando la via Nosadella in modo da fare un lungo rettilineo che dalla stazione, attraversando via Nosadella, abbia per scenario il

Palazzo Albergati e sopra lo scenario della Villa Aldini. Ma questo va collegato con lo sfondamento da via Castelfidardo eliminando la caserma con coraggio; non bisogna avere paura di queste cose. Noi dobbiamo affrontare il problema e ricordarci che se siamo bolognesi siamo anche italiani e sono italiani anche i militari ed è italiana l'Amministrazione militare, e noi non possiamo ammettere che ci si chiuda la bocca solo perchè l'Amministrazione militare avrebbe detto che più di così non può concedere, anzi che si vorrà opporre.

Io non trovo che la dichiarazione dell'Autorità militare possa fare eccessiva impressione per questo fatto: che per i comandi o per i servizi restano molti edifici all'Autorità militare stessa. Se noi riusciamo ad eliminare la Caserma di via Castelfidardo, noi abbiamo già le strade fatte, perchè attraverso i giardini di viale Aldini noi faremo una serie capillare che sfoghi la città verso la collina. Se noi pensiamo che lì c'è tutta una zona scolastica, che ci sono degli importanti istituti, noi vediamo quale beneficio avrebbe la città affrontando coraggiosamente questo problema. Si dice: l'Autorità farà opposizione. E che faccia opposizione! Ma noi se facciamo un piano regolatore e cominciamo col dire: siccome l'Autorità militare ha fatto e farà opposizione, noi tolleriamo quella tale sconcia roba lì, ecco che noi abbiamo fatto un Piano Regolatore per il quale non valeva la pena di attendere dal 1889.

Quella piccola strada che passata via della Libertà, a sinistra costeggia, facendo tre o quattro angoli a haionetta, la zona, via Pastrengo, quella via lì bisogna percorrerla in determinate ore. Consideriamo (io non dico quello che succede in quella via) consideriamo che nel Piano Regolatore noi abbiamo codificato che questa turpitudine resterà per trent'anni. Quindi mi pare che sia una questione da non trascurarsi; e questo non è che uno dei tanti aspetti. Noi non potremo mai permettere ai cittadini che sono sulle colline da viale Aldini di scendere in città usando di comodi servizi, perchè bisogna farli passare o da via Malperuso o da via della Libertà, e con strade in-comode, con strade che sono malservite, e per tutto il resto. Ora io mi sono domandato ed ho domandato anche a persone competenti, che cosa verrebbe a costare tutta la spesa di quella hiscia a « esse » che la Giunta ci propone; e torno a dire: via del Fossato, tutta via de' Tessitori che verrebbe ampiamente sventrata, via Capramozza che diverrebbe una via larghissima e finalmente con un'altra voltata che slitta sotto l'angolo del convento del santuario della Santa in Castelfidardo; tutto ciò per rispettare quella magnificenza che è la Caserma di Castelfidardo! Io mi domando cosa viene a costare una tale « esse »; e tutti i tecnici mi hanno detto che sarà molto meno costoso offrire un'arca adeguata all'Autorità militare fuori del centro piuttosto che spendere tanti e tanti miliardi per

sventrare le dette strade, e conservare una situazione simile. Ecco perciò che mi sembra che anche di fronte all'Autorità militare noi dobbiamo dire queste parole, ed anche altre, e cioè: ci sono delle altre situazioni che vanno risolte, per esempio la Caserma di via Fondazza che sta lì a ridosso di via Dante; sono edifici che ormai corrispondono pochissimo ai concetti di un Genio militare.

Noi dobbiamo pretendere che anche l'Autorità militare si articoli in senso moderno con quel dinamismo dei nostri tempi. Sono rispettati i quartieri non risanati, unicamente perchè non si vuol pretendere che anche questa zona cittadina venga sventrata; e se le relative vie sono poco frequentate o poco utili, è proprio anche per la situazione di non perfetto sviluppo civile che proviene quando si hanno siffatti locali che sono così tenuti, perchè zone militari, nel centro vitale della città.

Per quello che riguarda l'imbocco di via S. Felice non c'è bisogno di spendere molte parole. Basta solo guardare i muri di quel palazzo nuovo che è stato fatto, e vedere quanti graffi ha per gli autobus che, nonostante tutta la valentia degli autisti, ogni tanto vengono a grattare lì contro. Parlando con ingegneri, parlando con architetti, parlando con cittadini, tutti capiscono come sia ovvio ad un determinato momento prendere la decisione di allargare quel punto che è un punto assolutamente ristretto. Noi sappiamo per di più che quel punto lì non ha nessuna ragione di sussistere e non ha nessuna ragione legale di sussistere perchè anche tutto quello che ha portato a quella soluzione è fuori della legge, ed è stato attuato in perfetta inosservanza della legge. Quelle delibere sono giuridicamente invalide e perciò si può sempre ottenere lo strumento giuridico per riformare, in un Piano Regolatore, questa parte. Quello che riguarda la sistemazione di via Pratello, non incide su questo problema perchè riguarda solo la parte finale di via Pratello. Io ho trovato nella relazione della Giunta che sono previsti molti sottopassaggi della ferrovia. Ritorniamo al problema ferroviario in una soluzione quale la Giunta ce lo avrebbe proposto, dato e non concesso, perchè prima di adattarsi a quella situazione bisognerebbe creare uno stato di opinione pubblica in modo che noi fossimo giustificati davanti all'opinione pubblica per avere tollerato una soluzione ferroviaria di quel genere.

Ma dato e non concesso che si dovesse avere quella soluzione, quali sono questi sottopassaggi? Io ho visto lì qualche segno rossastro che farebbe capire che si va in via Aristotele Fioravanti; gli altri quali sono, come sono previsti? Perchè noi abbiamo quelli esistenti ora, quello della Mascarella, quello di Galliera e quello delle Lame. Ne abbiamo uno anche a Zamboni, ma quello interessa meno. Io, tolto il ricordato progetto di un solo nuovo sottopassaggio, non sono riuscito a intravederne altri; ma se-

condo quello che è stato detto, invece, ce ne sarebbero molti; ciò è affermato nel Piano, ma bisognerebbe almeno vederli consacrati nel disegno, e in un modo molto chiaro, e molto risolutivo. Un altro problema che non ho visto toccato finora è quello della Certosa. Qui si parla di fare due grandi cimiteri. Non sono molte le città che si concedono il lusso di due grandi cimiteri. Noi abbiamo oltre la Certosa un piccolo cimitero; ci sono delle città che hanno un cimitero artistico ed un altro cimitero che ha dei particolari significati; ma prima di fare un nuovo cimitero bisogna pensare al lavoro urbanistico che questi cimiteri comportano. Se noi consideriamo che guardando dalle colline, solo dalle colline, si vede l'attuale Certosa, perchè girando a ridosso della Certosa si vede il muro e si intravede che c'è questo pio luogo dove noi mettiamo i nostri morti e dove speriamo di potere essere raccolti noi, se la nostra vita avrà una fine normale. Quindi questa duplicazione dei cimiteri che cosa comporta? Comporta, a mio avviso, un lavoro che non è stato esposto nella presentazione del Piano Regolatore, e cioè: verso la Certosa noi abbiamo anche delle zone che si potrebbero espropriare per estendere la Certosa stessa; e lì, per il fatto che c'è la Certosa, i terreni hanno un valore che è relativo a questa situazione; ciò equivale già ad una situazione urbanistica favorevole per l'espansione della Certosa nell'altra zona dall'altra parte della città, noi avremmo invece tutta la situazione contraria, cioè terreni che sono adibiti ad uso agricolo e che sono tenuti dai proprietari colla speranza di vedere la loro terra diventare terreno fabbricabile. Ora noi dobbiamo prevedere anche il desiderio degli abitanti della città. Se uno ha il suo campo, e in questo campo desidera fabbricare una casa, noi dobbiamo, per quanto possibile, andare incontro al suo giustissimo desiderio. Ecco che noi dovremmo espropriare, dovremmo fare arretrare, per una determinata zona di rispetto, tutti quelli che vogliono costruire, dovremmo creare un direttore del nuovo cimitero, dovremmo avere nuovi servizi, doppie spese; e fatto il calcolo relativo, quadruplicare le spese di esproprio. Non nego che possa anche darsi che la soluzione proposta dalla Giunta stia bene; ma non è stata esaminata e tanto meno prospettata a noi, in modo da risolvere questi dubbi, e perciò questi dubbi io li espongo questa sera. Un altro punto che il Piano Regolatore non risolve è quello di certi ospedali. Noi abbiamo certi ospedali nel centro della città, che si prestano ad una utilizzazione urbanistica migliore, la Maternità, ad esempio. La parte anteriore conservata potrebbe servire per i servizi cittadini e per i servizi di urgenza, la parte posteriore è troppo grande, perchè soffre una parte notevole verso via Tovaglie e via Mattuiani. Anche lì abbiamo una zona morta. Quindi questa parte potrebbe essere utilizzata anche in senso di dare alla città un nuovo pol-

gone, un nuovo giardino, mentre alla Maternità potrebbe essere assicurato un più importante edificio alla periferia lasciando, ripeto, dov'è la parte centrale che serve per interventi di urgenza, per studi che hanno un carattere per cui debbono essere il più centrali possibile. La stessa cosa e a maggior ragione, a mio avviso, si può dire per l'Ospedale Roncati e per la Clinica psichiatrica. Se noi pensiamo all'immenso spazio che nel cuore della città, in determinati momenti, fa sentire anche le grida dei poveri malati; e poi invece consideriamo come oggi modernamente, con le esigenze anche delle costruzioni sanitarie moderne, si possa, con un fatto amministrativo intelligente, decentrare una parte di questi servizi, anche qui naturalmente lasciando ambulatori, posti di pronto soccorso e quanto è necessario, eventualmente, alla cultura ed alla formazione dei medici e degli infermieri, ecco che noi avremo anche lì assicurato al Piano Regolatore cittadino una soluzione di notevole importanza.

Altri problemi minori non mi sembra che abbiano avuto discussioni adeguate in Consiglio comunale, e non abbiano potuto essere avvertite dalla cittadinanza, per esempio quello dei belvedere collinari creati sul ciglio della strada. A proposito di questo io ricordo il problema della Villa Aldini. La Villa Aldini è un magnifico belvedere. Trattandosi di Piano Regolatore noi non dovevamo trascurare anche l'utilizzazione migliore che si può dare a questa magnifica villa.

Così il grande parco che si dice che si vuole fare a Paderno. E' un parco che lascia un poco perplessi per questo: bisogna vedere fino a che punto noi, avendo annunziato che si vuol fare questo parco, ci siamo esposti inutilmente a delle azioni che sono certamente dovute a speculatori, perchè il fare questo grande parco lasciando tutta la parte collinare ancora come l'ultima cosa che dovrà essere sistemata dal Piano Regolatore, ammesso che si realizzi, proprio verso la fine dei trent'anni, è una soluzione che rimane in pregiudicato, un po' oscura, e nel tempo stesso permette solo a coloro che detengono queste aree di dire: noi non vogliamo cedere queste aree. Ciò può servire solo a favorire la speculazione. Infatti abbiamo anche che certe anticipazioni in proposito sono veramente poco felici. Inoltre io voglio accennare alle zone industriali. Certe zone industriali sono destinate, dice la relazione ad attuarsi al più presto; però questo più presto è indefinito, e poi ci sarebbero delle altre zone che, invece sarebbero da costituirsi meno presto. Risulta anche che in certe zone, da certi luoghi adibiti ad industria, è stato detto che si dovrà sfollare. Anche questo, mi risulta, ha determinato allarme; e per quella ragione che tutti conoscono serve solo a turbare quel mercato libero che purtroppo si va sempre inasprendo, anzichè risolvere il problema. Noi per trattare il problema delle zone industriali, dobbiamo trattare il problema della sicurezza in-

dustriale della città di Bologna; dobbiamo trattare il problema del modo per cui l'attività industriale possa svolgersi, e non essere ostacolata; e non dobbiamo dimenticare che proprio dalla città di Bologna abbiamo avuto l'esodo di sezioni industriali per le ragioni che non sono certo dovute al Piano Regolatore. E quindi qui si prospettano dei problemi che sono un po' oscuri, e che sono quelli che, a quanto pare, il signor Sindaco non voleva che venissero trattati. Ma io dico: i problemi ci sono già, gli speculatori arrivano prima del Piano Regolatore, arrivano prima della Giunta, arrivano prima degli amministratori; noi dobbiamo avere il coraggio di guardare la realtà e di trattare le cose in maniera che gli speculatori non possano ottenere quello che desiderano; non pretendere, con una discussione fatta così, un poco sottovoce e sotto metafora, che gli speculatori non capiscano. Gli speculatori hanno mille occhi, mille orecchi, mille mezzi lubrificanti per fare agire qualunque ingranaggio; e quindi è meglio che noi parliamo chiaramente e diciamo: su queste zone industriali sarà bene che ad un certo momento il Consiglio comunale vigili, proprio per evitare ogni speculazione, e per evitare che per virtù del Piano Regolatore non si abbia un illecito arricchimento di persone che non fanno altro nella loro vita che speculare sulle disgrazie o sulla situazione degli altri per diventare sempre più ricchi.

A questo punto io mi permetterei di fare una osservazione di carattere personale. Trattandosi di un'osservazione di carattere personale, dichiaro che dò ad essa il valore modestissimo che ha la mia persona; però desidero saperla lo stesso in quanto mi sembra che convenga sia detta.

Tutti hanno notato che l'antico palazzetto Majani è stato demolito. Tutti sanno che c'è in progetto un'altra ricostruzione. Si sa anche che fra le varie tendenze e le varie volontà, ce n'è una, che è rappresentata dagli amatori dell'arte, che dice che quel palazzetto rappresenta lo stile floreale, ed è l'unico esempio di tale stile della città di Bologna; e che quindi dovrebbe essere ricostruito in modo da salvare la sua particolarità artistica. Io noto solo che venendo fuori da via Montegrappa per entrare in via Indipendenza, quando si arriva lì dove il palazzo è stato demolito, si prova un senso di sollievo per questo aperto; indi guardando bene si scorge l'imbocco di quel viottolo che conduce, attraverso due o tre curve, alla cima di via Porta di Castello. Ora lì si potrebbe creare un polmoncino della città; esso sarebbe tanto utile nella città di Bologna. Così l'altra proposta, quella del consigliere Festi, per l'isolamento di San Giovanni in Monte, e per la via Rubbiani. Anche queste sono proposte che vanno tenute in considerazione. Ora io così ho esaurito la parte del mio intervento che riguarda i difetti fon-

damentali della città di Bologna. I difetti fondamentali della città di Bologna, dobbiamo riconoscere che non sono risolti da questo Piano Regolatore, bensì sono accettati. Sono accettati, perchè si dice che l'Autorità ferroviaria non può essere altro che di questo parere, perchè mentre qui c'è una ridda di miliardi di potenza, si considerano solo i miliardi che si vogliono spendere per le ferrovie; e poi riguardo all'Autorità militare ci si mette in un certo stato di soggezione, e si dice che è già molto quello quello che ha concesso l'Autorità militare; noi invece non possiamo neanche ammettere che si discuta di non darei tutto l'edificio che va da Porta d'Azeglio a Porta Castiglione, e se eventualmente l'Autorità militare facesse opposizione, noi dovremmo saper fare quella democratica, civile ma risoluta controposizione che eventualmente consacrare anche nel Piano Regolatore che la città non può svilupparsi in modo favorevole, perchè le aziende amministrative centralizzate sono state troppo burocratiche.

Oltre questo punto, sempre esaminando il Piano Regolatore, abbiamo un'altra serie di fatti, e cioè (anche questo io direi che è molto importante), il presente Piano Regolatore ha un corredo adeguato di previsione finanziaria? Questo Piano Regolatore — io so già la risposta che viene data dalla Giunta, perchè è una risposta ovvia — si dice: il Piano Regolatore, per sua natura, non comporta un piano finanziario, e questo è verissimo: i piani finanziari sono necessari per i piani particolareggiati di esecuzione, questo è verissimo. Però un piano è una cosa, la previsione finanziaria è un'altra; c'è una previsione o basta semplicemente dire che non è necessario fare il piano? E per il primo piano particolareggiato c'è già un qualche cosa di concreto per cui noi possiamo considerare che, oltre ad avere fatto dei grandi voli colla mente, abbiamo anche già un preventivo concreto che sia all'inizio dell'esecuzione? Ho così fatto altre domande, alle quali io vorrei ottenere risposta.

Le domande sul piano finanziario hanno un significato che è molto preciso. Si dice: l'edilizia frazionerà tutte queste proprietà. Si dice anche che le spese per le zone verranno previste di volta in volta; che le entrate saranno da ricavare dalle vendite fatte, ma poi non ci si sa dire se ci saranno degli attivi o dei passivi; si apriranno le strade, si faranno i relativi prezzi, ma certamente, per esempio, il 1956, come bilancio finanziario, non verrà neppure contato. E quindi va bene tutti questi concetti, tutti questi frazionamenti, ma i cittadini non debbono propria saper nulla su quello che press'a poco si spenderà o si crede di spendere in questi trent'anni, se saranno trenta? Le riserve per questi impegni gradualmente, il primo problema che dovrà essere affrontato, su tutto questo noi proprio non dobbiamo dir niente ai cittadini? C'è un accenno nella relazione, a pag. 140, alla

fine, dove si dice che c'è un plus valore, ci saranno delle tassazioni, ci saranno delle aree commerciate, ci sono altre situazioni, ma, insomma, si ammette che ci vorranno dei grandi mezzi e dei notevoli cespiti indispensabili. Ma io penso che, non come piano, ma come previsione di orientamento, in modo che noi cittadini tutti sappiamo già cosa potremo spendere nel 1957 e di che cosa graviamo i bilanci e i cittadini, si potrebbe già dire qualche cifra, dare un concetto su cosa s'intende per questo plus valore, in modo che, in pratica, noi, ai cittadini che saranno quelli che sborseranno i miliardi, potremo dire: badate, il piano per l'esborso dei miliardi che voi dovrete fare, è questo. Mi pare che questo aspetto finanziario non possa essere trascurato, soprattutto per questo: perchè, nell'attuazione, io ho sentito parlare in una forma che non esito a chiamare troppo ottimistica. Si dice: non c'è niente di applicativo, non importano le cifre, non importano i numeri e preventivi, eccetera. Ma io dico: e se sono rosee speranze, queste? Se il tempo dovesse ingannarci, se le situazioni e le circostanze dovessero cambiare e se il frazionamento del piano dovesse subire mutamenti, gli espropri, le strade, tutto quello che fa parte di queste spese, potrà, il Comune, farle? E quale sarà l'esposizione di capitale in questo? Specialmente come si proiettano nell'avvenire, per quelli che sono i mutui, dati gli impegni notevoli dei mutui? E c'è poi un'altra faccenda che è ancora molto più chiara, e cioè: per fare delle cose è necessario pronto contante, è necessaria pronta cassa. Molte volte la pronta cassa non ce l'ha il Piano Regolatore e non ce l'ha il Comune; ce l'hanno gli speculatori, e quindi ecco che noi, a un determinato momento, immergiamo la città in un complesso di speculazioni, per le quali, evidentemente, i più deboli, gli operatori medi, i ceti medi verranno schiacciati, quelli che hanno una casetta, quelli che hanno un appartamento e che eventualmente hanno un pezzetto di terra verranno travolti, come si è già visto e come si sta deplorando, per quelle parti della città che hanno avuto attuazione, nonostante che mancasse una precisa indicazione di piano regolatore.

Quindi, esposta la situazione sotto questo aspetto, prima di dare una risposta concreta all'interrogativo fondamentale, noi possiamo cominciare a formulare qualche meditazione: il presente Piano Regolatore non si vede come assicuri, nel presente e nell'immediato futuro, il bene pubblico, e non si comprende neppure come corregga o come pretenda di correggere quei difetti principali, fondamentali che abbiamo visto nell'impostazione urbanistica della nostra città. Non solo, ma non ha neppure il corredo di una adeguata previsione. E quindi espone il Comune ed espone, soprattutto, i cittadini, all'imponderabile, per gli errori che sono stati commessi in precedenza da varie Amministrazioni e per gli errori inevitabili che

noi stessi o voi, per meglio dire, che amministrare, potremmo commettere. Non è il caso di insistere oltre. La situazione, evidentemente, si potrà chiarire solo attraverso una partecipazione degli interessati, cioè dei cittadini, alla discussione di tutti questi problemi.

Praticamente, oggi, io vedo che, stando le cose come sono, gli unici che comprendono qualche cosa sono le grandi ditte che dispongono di miliardi e che si sono accapparrate le aree e i permessi. Mentre invece, sempre per quella che è la mia osservazione, vedo che i piccoli operatori e i lavoratori, in genere, si trovano esposti a non sapere quanto poi di tassa graverà su di loro, non solo, ma anche sui loro figli e sulle generazioni che si seguiranno.

Perciò io considero che era necessario chiarire tutti questi problemi, era necessario far vedere che i consiglieri hanno guardato al Piano, hanno guardato e ci hanno guardato in modo da rendersi conto, da un lato, del valore tecnico della proposta, dall'altro, della non corrispondenza di questa proposta alle fondamentali esigenze della nostra città. Non dobbiamo dimenticare che in altre città, dove si sono voluti fare troppi espropri e si sono voluti fare espropri senza tenere conto delle esigenze reali della città, i piani regolatori sono andati all'aria per l'eccessivo numero di ricorsi, ma, soprattutto, per l'opposizione degli Amministratori di minoranza. Noi non dobbiamo, quindi, avere paura di vedere bocciato questo Piano Regolatore, unicamente perchè ne abbiamo parlato; noi dovremmo, invece, sentire l'ambizione di dire: eccolo, il Piano Regolatore, è qui, lo mettiamo in pubblico, guardatelo tutti, discutete, facciamo anche un concorso, se volete, tutto quello che i cittadini possono dire venga detto e alla fine, dalla grande maggioranza dei cittadini che hanno comprensione, saltasse fuori la risposta vera, sotto forma di un Piano Regolatore accettabile. Qualora la maggioranza dei cittadini dichiarasse che, per loro, questo Piano è inaccettabile, noi, evidentemente, se volessimo forzare la situazione con una discussione troppo affrettata fra tecnici e non tecnici come ha detto il signor Sindaco, noi certamente avremmo fatto il bene del Piano Regolatore, ma il male della città.

E, fra l'altro, c'è poi anche il fatto che molti cittadini sono sospesi da questa situazione, sospesi nei loro affari, sospesi nei loro interessi, specialmente i cittadini modesti. Io conosco, per esempio, una povera donna che in questo momento ha bisogno di vendere pochi metri quadrati di terra e gli ostacoli che trova per poter vendere e, soprattutto, gli ostacoli che trova perchè non ottiene i permessi necessari, a un certo momento riducono questa donna schiava dell'usura e, quindi, rovinata.

Ora, se noi pensiamo che questa donna è vedova ed ha avuto un marito che ha lavorato tutta la vita per assicurare a lei una discreta vecchiaia, noi non possiamo certo dire che

abbiamo fatto l'interesse della povera gente, ma abbiamo fatto l'interesse di coloro che fanno i grandi espropri, che, a un certo momento, non esitano neanche di fare crollare o di mettersi in condizioni per cui, prevedibilmente, possano crollare gli edifici; anche se ci sono dei morti, anche se ci sono delle vittime è lo stesso: basta che la grande edilizia vada avanti, e basta che i miliardi si possano accumulare in certe tasche di cui tutti sappiamo il supporto e sappiamo anche la capacità di incremento.

Quindi possiamo concludere: sarebbe bene, prima di tutto, che su questo Piano, con un lapis di un colore diverso da quelli indicati nella pianta, si segnasse quello che si può fare in concreto e quello che si può fare subito, in modo che venisse tolto da tutto il resto, in modo che noi sapessimo che c'è subito un qualche cosa di pratico. Poi affermare, come principi generali, ed anche come risultato delle varie tendenze che si sono affermate qui, che è necessario, sì, dare all'eccesso di traffico, non al traffico, una giusta disciplina e bisogna che questa disciplina sia adeguata, con una limitazione ragionevole, ma giusta, ma definitiva, anche degli accessi alla città ed ai posteggi. Su questo siamo d'accordo, senza naturalmente voler con questo arrivare a delle soluzioni totalitarie che non potrebbero venire attuate; ma indubbiamente il traffico esige anche una disciplina che deve venire contemplata nelle linee del Piano Regolatore. Noi però non dobbiamo dimenticare il tradizionale volto della nostra città e dobbiamo ricordarci che l'esproprio è un mezzo che va usato come noi medici usiamo dell'intervento chirurgico. L'intervento chirurgico, anche ampio, si fa solo quando è inevitabile, quando non se ne può fare a meno, quando vi sono dei pericoli maggiori; non si può trasformare l'esproprio in un mezzo che diventi abituale o addirittura che si presti all'arbitrio solo di classi meglio dotate dal lato economico. Noi dobbiamo rispettare il diritto della piccola proprietà e dobbiamo rispettare il diritto alla tranquillità dei cittadini sui loro appartamenti e sulla loro casa, unicamente perchè è un diritto umano fondamentale, è un diritto che sta alla base del vivere, la inviolabilità della propria casa e la tutela di un'onesta proprietà che uno si sia assicurato, non con la speculazione ma con il lavoro della sua vita.

Perciò, raccogliendo quanto è stato esposto, dobbiamo riconoscere che questo Piano Regolatore generale è stato presentato sotto un aspetto che solo politicamente si può definire rispondente alle esigenze della città, ma, viceversa, in sé, per ora, si può dire inefficace, per ora non è operante, quindi, per ora, non è utile. Noi abbiamo un tempo dinanzi a noi, e questo tempo, badate, può divenire secolare, perchè noi abbiamo l'esperienza di altri piani regolatori, e abbiamo visto che hanno abbracciato l'intero tempo di un secolo. Quindi, non risolvendo i problemi espone noi a tutti i pericoli di una critica avveni-

re, mentre è una notevole minaccia finanziaria per coloro che hanno poche possibilità economiche e che hanno consolidato in risparmi le loro piccolissime proprietà e specialmente le loro case. Mentre dobbiamo riconoscere che se dovessimo abbandonarci alle intuizioni, si potrebbero queste prestare a considerazioni fra le più destabilizzanti.

Perciò io credo che in questo momento il presente Piano Regolatore debba considerarsi come Piano che trascende la nostra Amministrazione e, direi, la nostra stessa generazione; e mi sia concesso, per finire, un esempio sulla visione che io vorrei che noi tutti consiglieri avessimo nell'esaminare questo Piano, e giudicare su di esso. Ho detto, all'inizio, che questo Piano, va guardato, non solo nel presente, ma nel passato e nell'avvenire; sono affiorate giuste affermazioni per la tutela dei nostri patrimoni storici, sono state affiorate altrettante giuste affermazioni per l'esigenza del dinamismo moderno; e alcuni sostenitori di tali idee si sono messi in contrasto gli uni con gli altri.

Ora io dico: figuriamoci un momento, per ipotesi, che noi avessimo davanti, per un miracolo, per un sogno, un uomo grande del passato di Bologna e un uomo importante dell'avvenire: figuriamoci, per esempio, per il passato, Rolandino de' Passeggeri e formiamoci per l'avvenire l'immagine di un amministratore del 2000 e pensiamo che cosa direbbe Rolandino de' Passeggeri, il quale dopo avere con la sua saggia amministrazione, democratica e popolare, assicurato alla città di Bologna quella grandezza immortale che l'ha resa unica nel mondo per l'affermazione dei principi dei popoli contro le tirannidi imperiali, nella formazione dei liberi Comuni; cosa direbbe Rolandino de' Passeggeri nel vedere lo scempio che dovrebbe essere fatto, che vuole essere fatto di certi edifici e istituzioni che hanno rappresentato per lui, non solo qualche cosa di raro ai suoi tempi, ma il fondamento di un diritto e di una gloria che per Bologna sono imperituri? Noi dobbiamo considerare questo, e noi pensare all'uomo del 2000, come lo potessimo sentire qui e dicesse: « Guardate, nel 1955 sessanta consiglieri comunali si sono adunati, e, nel momento in cui la tecnica progrediva di giorno in giorno, non dico di mese in mese, e aveva sviluppi enormi, essi hanno voluto porre una soluzione tecnica per trenta anni ». Quest'uomo dell'avvenire potrebbe, ad un certo momento, ridere di noi. Io non dico che noi possiamo risolvere i futuri problemi, perchè ognuno è figlio dei propri tempi; dico però che noi dobbiamo avere questa ampia considerazione, e allora, siccome amministrare vuol dire deliberare, e vuol dire deliberare sull'utile presente o sull'utile immediatamente da avverarsi dopo il presente, limitiamo noi, per quanto possibile, la nostra decisione sul Piano Regolatore all'utile presente o al bene che immediatamente si deve produrre da esso; e siamo cauti su tutte le altre

impostazioni che possono compromettere la nostra Amministrazione, danneggiare l'economia della nostra città, rendere persino ridicoli noi come amministratori e, ad un certo momento, persuadeci forse, anche solo fra pochi anni, di avere, con perfetta buona fede, dato il contributo ad un'opera che è vana.

Durante l'intervento del consigliere Toffoletto sono usciti i consiglieri Taddia, Costantini e Bonazzi Enrico: sono presenti n. 38 consiglieri.

Consigliere Martinuzzi — Ho chiesto la parola per fatto personale, perchè il consigliere Toffoletto ha avuto il cattivo gusto di rivolgersi a me e di citarmi in un modo che ritengo non tanto offensivo, quanto degno di un modesto rimarco. Intendiamoci, io non ho nessuna voglia di drammatizzare, nè di chiedere soddisfazioni, nè di chiedere riparazioni all'amico Toffoletto, ma siccome egli ha detto proprio: « questi apprezzamenti li ho fatti perchè tutti sappiano come sono fatti gli amministratori », appunto è bene che si sappia come sono fatti alcuni amministratori e come lo sono altri.

Il bello è questo: che tutte le volte che io ho avuto occasione di intrattenermi a quattro occhi col consigliere Toffoletto, non ho ricevuto altro che apprezzamenti di simpatia, di cortesia, lusinghieri, tanto che una volta fui addirittura spinto ad enumerargli tutti i miei difetti, perchè sembrava che il concetto che egli si era fatto di me fosse un pochino esagerato. Quando, però, egli viene in aula, e vuole toccare delle corde polemiche, per mettere in risalto determinati atteggiamenti politici e, possibilmente, trascinare la questione, ad esempio, del Piano Regolatore su un piano di polemica politica, allora ritiene acconcio dare la butade, la staffilata, sempre al solito fine. La polemica politica è così: si fa in due modi, esaltando se stessi e cercando di vituperare gli avversari politici, quale io sono per lui, perchè nessuno si nasconde qui che io sono avversario politico del consigliere Toffoletto, come sono avversario politico dei membri della maggioranza. Ebbene egli è uscito con un apprezzamento in cui mi si attribuisce un'alternativa poco simpatica, cioè: o io, coscientemente, sarei una quinta colonna della maggioranza comunista, oppure, addirittura, sarei così scemo da non rendermi conto, discutendo un determinato problema politico, di venire a portare i vasi alla Samo comunista.

Ora, la memoria non falla a nessuno di noi e credo anche a nessuno del pubblico quando, per esempio, per dirne una, in sede di bilancio comunale, io, che sono e mi sento l'unico uomo libero qui dentro, perchè non ricevo ordini di scuderia da nessuno, al contrario di tanti colleghi che hanno degli obblighi di partito che

impongono loro determinati atteggiamenti; essendo l'unico uomo libero, dicevo, in sede di bilancio, mi sentii, per primo, di promuovere una serrata critica e, quindi, di votare contro, suscitando i risentimenti di un altro collega di minoranza, il quale, favorevolissimo al bilancio, eccetti al consigliere Toffoletto come, dopo il mio intervento — che aveva seguito alcuni interventi semifavorevoli della minoranza — la minoranza stessa si fosse orientata in un senso assolutamente negativo nei confronti del bilancio. Lo ricordate tutti, questo episodio, e, in quella occasione, ovviamente, il consigliere Toffoletto non si sentì di chiamarsi nè cosciente, nè incosciente, nè quinta colonna della maggioranza. Ora, questo, cosa significa? Perchè ho ricordato questo episodietto? Ho ricordato questo episodietto, perchè tutti, e gli egregi colleghi e i signori del pubblico sappiano bene, si ricordino bene a quali brutte figure la polemica politica, alle volte, costringe dei valenti uomini — ed io seguito, tuttavia, a stimare l'amico Toffoletto, perchè so che egli stima me, contrariamente a quello che egli ha detto stasera. Infatti, fra l'altro, c'è in lui anche un atteggiamento di incoerenza e c'è anche — potrei dire — una disapplicazione di quei principi cristiani che, a mio avviso, dovrebbero informare l'atteggiamento di un consigliere democristiano e cioè la perfetta identità fra l'essere e il parere. Perchè non mi sembra nè logico, nè umano, nè cristiano, nè coerente essere, a quattro occhi, estimatore e, in pubblico, invece, un detrattore del collega di Consiglio comunale. La polemica politica — dicevo — alle volte costringe dei valentuomini ad usare dei mezzi che, purtroppo, denotano lo scadimento di quello che è il tono della discussione: sono, in altre parole, mezzucci della polemica politica.

Ora, il fatto si commenta da se perchè, scendendo al merito dei motivi che hanno spinto il consigliere Toffoletto a fare questi apprezzamenti nei miei confronti — ripetuti due volte —, denota che egli non ha seguito attentamente quella che è stata la mia esposizione di ieri sera. Perchè la mia esposizione di ieri sera non è stata affatto di entusiastica approvazione del Piano: io soltanto ho parlato all'opposto di quello che dicevano i precedenti consiglieri di minoranza, e particolarmente il consigliere di Vistarino e il consigliere Crocioni. Io ho detto, invece, che il Piano Regolatore prevede poco, ma, siccome ci sono i vincoli della Sovrintendenza, per cui questa strada non si può aprire, quest'altra non si può sventrare, quest'altro tappo non si può togliere alla circolazione, ho detto: se questo è tutto quello che si può fare, ebbene, facciamo questo, però ho insistito che, a mio avviso, in piena libertà di coscienza e non inconsciamente, il Piano Regolatore prevede poco. Io penso che a Bologna si potrebbe fare molto di più, se non avessimo proprio quel rispetto del vecchietto, più che dell'antico, che ci impedisce, praticamente, di scat-

livare questo grande prosciutto che è la pianta del Comune di Bologna.

Ora, questo atteggiamento mi pare che non rappresenti per nulla un portare i vasi alla Samo della maggioranza, ma significhi semplicemente, espressione di una libera coscienza che si regola secondo quelli che sono i propri criteri. Questi criteri, evidentemente, non piacciono all'amico Toffoletto, il quale avrebbe preferito, forse, che io mi schierassi, *apertis verbis*, per la soppressione totale della circolazione automobilistica entro il perimetro della città. E questo, in coscienza, non lo posso fare, non tanto perchè ho la disgrazia o la fortuna di girare su quattro ruote per la città di Bologna, ma proprio perchè la trovo una soluzione che ho detto poco definendola aberrante.

Il consigliere Toffoletto non ci ha precisato se egli desidererebbe sopprimere la circolazione automobilistica privata in Bologna, ci ha detto, però, che egli è d'accorda con me nello sfondare via Castelfidardo; anche questa è un'idea che, purtroppo, urta contro il Piano, perchè il Piano non la prevede. Sotto questo aspetto, anche il mio intervento era una critica come una critica era la sua, tuttavia egli ha creduto di definirsi sostenitore più o meno cosciente, delle tesi maggioritarie.

Sindaco — C'è un limite di tempo per la questione personale...

Consigliere Martinuzzi — Ecco, appunto, ho finito. Questo serva, amico Toffoletto, e che certe espressioni te le risparmi, in futuro, evitandomi di far perdere del tempo al Consiglio per ristabilire la verità. Perchè, altrimenti, i presenti e gli assenti ti giudicheranno e allora si spiegheranno perchè i democristiani non hanno vinto le elezioni comunali in Bologna!

Consigliere Melloni — Io penso che dopo tanti interventi di carattere così opposto, con delle conclusioni così disparate, quali quelli a cui abbiamo assistito nelle due sedute di ieri sera e di stasera, sarebbe di cattivo gusto dilungarsi in una polemica che lascierebbe il tempo che trova.

Io mi limiterò a ripetere al Consiglio quelli che sono stati, nel complesso, le affermazioni e i punti di vista da me espressi in seno alla Commissione consiliare, con qualche riserva, anzi ribadendo qualche riserva che forse non è sufficientemente verbalizzata o è addirittura ignorata (non conosco i verbali della seduta della Commissione)...

Sindaco — Ed allora come può affermare che non sia verbalizzata?

Consigliere Melloni — No, signor Sindaco, voglio dire che la puntualizzazione di certi

particolari problemi non era possibile farla in seno alla Commissione, se non dopo una ponderazione che non sarebbe stata possibile durante le tre sedute che la Commissione stessa ha tenuto.

Intendo dire che, mentre sono d'accorda sull'impostazione generale del Piano Regolatore per quanto riguarda la viabilità esterna, trovo che le osservazioni qui fatte, e fatte anche in seno alla Commissione, relative agli impianti ferroviari ed agli impianti militari, debbono essere meditate dal Consiglio e dalla Giunta, e debbono essere riesaminate profondamente. Io ho riconosciuto per primo come sia impossibile, dopo la enunciazione che il Presidente della Commissione — il signor Sindaco — fece in seno alla Commissione stessa, delle difficoltà frapposte dall'Amministrazione ferroviaria all'eventuale spostamento degli impianti ferroviari, pensare a soluzioni radicali, e che fosse logicamente accettabile quanto era stato fatto per ottenere qualcosa. Tuttavia feci un'osservazione...

Sindaco — Fu lei a dettare le conclusioni per tutta la Commissione...

Consigliere Melloni — Tuttavia io feci una osservazione, se lei ricorda, signor Sindaco, relativa, non tanto agli impianti di stazione, quanto agli impianti sussidiari, di parco ferroviario, di officine ferroviarie, e mi fu obiettato che quelle zone avevano già praticamente un carattere industriale che poteva essere tollerato per questa ragione.

Ora, io dico: se facciamo un esame, anche superficiale, anche a prima vista, di quello che è lo sviluppo previsto dalla città, in un futuro anche remoto, se vogliamo, noi notiamo, come ha detto il consigliere Toffoletto, un allungamento della città da est verso ovest (senza ritornare sui paragoni di natura particolare cui il consigliere Toffoletto ha voluto accennare). Io dico che il problema, ad esempio, dell'espansione della città, che fosse più equilibrata, ad esempio, nel polmone nord-ovest, quello che appunto è intercettato, non tanto dagli impianti di stazione ferroviaria, quanto dagli impianti industriali delle Ferrovie, potrebbe trovare il suo adempimento se, in un tempo più o meno lontano, quando questo fosse possibile, non fosse pregiudicato dall'esistenza appunto degli impianti sussidiari di stazione. Io dico che, alla distanza di qualche chilometro, il servizio di parco, il servizio d'officina può essere fatto ugualmente; e comunque, anche riconoscendo la necessità di accettare provvisoriamente questa soluzione, si potrebbe prevedere, anche nella zona che resta avulsa, in buona parte avulsa, da questo sbarramento, un piano particolareggiato che permettesse, qualora le trattative e le possibilità finanziarie della città lo consentissero, di ampliare la città secondo un piano già preordinato, senza

che fosse vietata fin d'ora la costruzione di edifici, senza che fosse vietata fin d'ora l'espansione in quella zona.

Altrettanto io affermo per quello che riguarda gli impianti militari.

Non mi nascondo le difficoltà che, ad esempio, comporta l'abbandono, da parte dell'Autorità militare, della zona S. Mamolo (Pirotecnico, Direzione Artiglieria, Tribunale Militare), tuttavia è l'unica zona per la quale la cittadinanza può avere qualche fiducia che sia un giorno o l'altro sgomberata.

Per quanto riguarda la caserma di via Castelfidardo, mi pare che, parallelamente a quanto io propongo al riguardo della zona ferroviaria, senza l'attuazione di quel serpe che sarebbe costituito dalla via Castelfidardo, via Capramozza, fino a via Tassinari dall'altra parte di via Saragozza, senza, dico, arrivare all'apertura di una tortuosa strada che ben poco risolverebbe del problema del traffico, si potrebbe prevedere un altro piano particolareggiato per la sistemazione futura di quello che è il rione retrostante alla caserma di via Castelfidardo. Questo mi pare che non sia vietato e, se anche potesse suonare nel momento come una sfida all'atteggiamento dell'Autorità militare, io penso che nessuno potrebbe obiettare nulla al Consiglio comunale quando avesse deliberato questo, nella previsione proiettata in un futuro anche lontano, di potere ottenere lo sgombero della caserma, sempre nell'intento di non pregiudicare soluzioni che domani si potrebbero imporre.

Il raffronto che si è fatto fra le soluzioni che io chiamo esterne, quelle del traffico di alleggerimento, quelle del traffico di transito, quelle del traffico di penetrazione, rivela uno squilibrio, fra quelle esterne, sulle quali mi pare che, praticamente, tutti i consiglieri che hanno preso la parola si siano trovati d'accordo nell'approvarle (ed io stesso non avrei né la competenza, né motivi seri per criticarle, per bocciarle), e quelle all'interno della città; e cioè un certo squilibrio fra questa soluzione esterna che risolve praticamente la circolazione per quanto riguarda il traffico di transito, al confronto, invece, di quello che avviene nel centro urbano. Uno squilibrio, perchè io sono fra coloro che, pur rispettando la vetustà, la nobiltà della città di Bologna, pur riconoscendo che certi ambienti non si possono toccare, devo anche convenire con chi mi ha preceduto nell'affermare che non si deve confondere l'antico col vecchio e il bello col brutto. Non dobbiamo dimenticare tutte le zone che in Bologna abbisognano del piccone, non soltanto di una riparazione. Non dobbiamo dimenticare che, se è vero che le caratteristiche di Bologna sono i portici, gli sventramenti progettati, permetteranno a Bologna di conservare un numero tale e uno sviluppo tale di portici da consentirle di mantenere il suo volto, nonostante tutte le manomissioni. Con questo non intendo dire

che le manomissioni possono essere o debbono essere indiscriminate. Ma quando le esigenze del centro sono tali e vanno aumentando in modo così vertiginoso da farci constatare giorno per giorno la sempre più grave impossibilità di circolare nelle strade della città, vien fatto di pensare appunto, che la soluzione proposta, se ha un qualche difetto, ha un qualche difetto in difetto piuttosto che in eccesso (è un bisticcio di parole, che però ritengo abbastanza esatto); a meno che, e qui naturalmente un tecnico non può convenire e per ragioni appunto tecniche, e per ragioni sociali, e soprattutto per ragioni di economia della città, convenire con chi lo ha affermato, la circolazione della città debba essere portata al di fuori della vecchia circoscrizione. Io dico di più: questo vorrebbe dire paralizzare la città e crearvi il deserto. Io dico che quando il traffico sarà alleggerito attraverso il convogliamento del traffico di transito fuori della città, si potrà, sì, avere ancora della deficienza, ma questa deficienza sarà sempre minore, e quando si sia ovviato, con quelle soluzioni che mi sembrano compatibili con la dignità, con l'austerità, con la bellezza di Bologna, e con rispetto di quelle che sono le sue peculiari caratteristiche, io credo che il Consiglio comunale, debba essere tranquillo di non aver fatto niente per danneggiare la città dal punto di vista artistico, estetico, urbanistico. Altrimenti bisognerebbe arrivare a delle conclusioni abbastanza spassose: in passato si è avuto forse troppo poco rispetto, effettivamente, per le bellezze artistiche e nella conservazione dei monumenti si è avuta molta disinvoltura: però non bisogna dimenticare che la configurazione e l'importanza artistica di Bologna, per lo meno la intensità — e insisto su questa parola — l'intensità artistica di Bologna, nel senso di monumenti fittamente distribuiti in tutta la città, non è certamente da paragonarsi a quella di una Firenze e, soprattutto, a quella di una Siena, che hanno voluto, che hanno preteso, che hanno giustamente preteso, che l'espansione della città avvenisse al di fuori dell'antica cerchia, affinché niente fosse modificato di quello che era l'ambiente, di quello che era il colore, di quella che era l'ammirevole loro bellezza. Ma quando, io dico, si pensa, non tanto alla proposta estrema di escludere dal traffico tutta la vecchia cinta di circoscrizione, ma si arriva all'assurdo della convenienza di ripristinare Bologna nel suo colore antico, io potrei esprimere qui il rammarico della copertura del canale di Reno, in quanto poteva essere una via fluviale per alleggerire il traffico di Bologna; potrei rammaricarmi che il canale delle Moline sia stato coperto, in quanto sono scomparse le belle ruote dentate che azionavano le modeste industrie bolognesi, con degli scenari che potevano essere paragonati soltanto a quelli di una Bruges e di una qualunque città dell'Olanda; potrei rammaricarmi che fosse stato, non tanto demolita la vecchia cinta dei mille, quanto

colmato il vallo, in quanto poteva servire anche quello come via fluviale...

Io non so se si possa arrivare a certi estremi quali sono stati espressi nelle due sedute di questo Consiglio. Io mi rifiuto di pensare che certe proposte e certe affermazioni fatte, fossero fatte sul serio; lo devo dire sinceramente, chiedendo senza se questo, eventualmente, potesse suonare offesa a chi si sentisse colpito da queste mie affermazioni. Quando si afferma che l'allargamento, il modesto allargamento di una strada è una cosa assolutamente inutile, perchè il traffico è già tale da non poter essere sopportato dalle strade, anche se ampliate, e per questo non si debba far niente, mi pare di vedere il padre che si rammarica della crescita del bambino, perchè è più carino, perchè è più bello...

Ora, non mi sembra che il padre possa rammaricarsi di questo, ma deve cercare di vedere lo sciluppo del figlio in quella forma, in quella misura, in quella vigoria che consenta di vedere riprodotta nel figlio la sua immagine, la sua vigoria. Ora, tutto questo dico perchè l'affetto alle bellezze dell'ambiente non deve essere confuso col feticismo per l'ambiente.

Io dico che quando si trovano dei particolari caratteristici della vecchia Bologna, non in via Begatto, come è stato affermato, ed è stato, direi in maniera imprecisa, riportato dalle parole dell'ing. di Vistarino, ma in via Cantarana, io credo che si dica qualche cosa che è proprio soggettivo ed esclusivamente soggettivo. Ma se guardiamo a fondo il problema della viabilità in Bologna, io ritorno a dire — e questo d'accordo con quanto affermato dal consigliere Martinuzzi — che, se qualcosa si è fatto, si è previsto, è stato in difetto, piuttosto che in eccesso.

E, del resto, questo è stato il mio atteggiamento in seno alla Commissione consiliare, signor Sindaco, se lei ricorda, tanto che io sono arrivato a proporre l'allargamento di via Rialto, ed ho insistito, e desidererei che il Consiglio esaminasse quella eventualità. E qui integreirei la mia proposta con la critica a tutte quelle soluzioni a baionetta che sono state prospettate. La prima, quella di via Pusterla-Borgo Nuovo, l'altra di via del Fossato, cui ho già accennato; e, mentre mi rammarico che gli organi di tutela delle bellezze e delle peculiarità di una città, si accorgano di questo soltanto quando se ne parla per un piano regolatore (ad esempio, per via Pusterla), mentre, dico, mi rammarico di questo, penso che nessuno possa affermare che la via Pusterla abbia quelle tali caratteristiche da mantenere, e proporrei che quella baionetta che è stata proposta da via Pusterla a via Borgo Nuovo, fosse invece sostituita dall'allargamento dell'intera via Pusterla, al fine di consentire il senso unico in andata col ritorno per la via Guerrazzi. Questo dovrebbe essere integrato, a mio parere, e qui parlo esclusivamente per quelle poche cognizioni tecniche

che posso avere in materia, dal prolungamento della piazzetta di S. Biagio — oggi detta volgarmente di Garganelli — fino ad allinearne il portico con Palazzo Zucchini, che fa angolo con via Pusterla. In questo modo, ci sarebbe una « slargo » che senza modificare le proporzioni della via, consentirebbero l'imbocco di via Rialto, in modo da completare l'anello interno che oggi è certamente troppo angusto per consentire un traffico normale. E' naturale però che tutte queste soluzioni non possono che avere una efficacia temporanea, e non vorrei che, non noi, certamente, ma chi sedesse sugli scanni del Consiglio comunale fra una trentina o una quarantina d'anni, ci rimproverasse, non tanto di aver troppo distrutto, quanto di aver poco distrutto, quanto di aver troppo soffocato la città.

In questo senso, io credo che si debbano esaminare più ampie possibilità. Devo riconoscere che i piani particolareggiati, che sono fissati nel Piano Regolatore generale, consentiranno sviluppi e modifiche che potranno migliorare anche il traffico. Tuttavia non dobbiamo dimenticare che il traffico resta imperniato sulla linea di circonvallazione attuale esterna e su quella interna, quella della cerchia del mille. E a questo proposito, io penso che un più ponderato esame anche da parte dei critici più assoluti, deve portarli a concludere che il sacrificio di una via Augusto Righi, come di una via Falegnami, come di una via Moline, come di una via Giuseppe Petroni, sacrificio del resto limitato, non sia poi così grave non dico da deturpare, ma da modificare sostanzialmente e soprattutto profondamente il volto di Bologna. Dei portici ce ne resteranno tanti e, purtroppo, tanti troppo bassi, troppo brutti, troppo mal mantenuti e, a questo proposito, io penso che un miglioramento di quelle che sono le facciate, oltre che degli interni — nobile intento che si propone il Piano Regolatore — con la Ricostruzione dei vecchi cortili e con lo sgombero di tutto quello che vi è stato sovrapposto, togliendo quel respiro, quel polmone interno ai fabbricati prospicienti vie troppo anguste, penso che tutto questo non possa andare che a vantaggio anche del traffico, sempre che non si abbia eccessivo affetto per tutto quanto sembra intoccabile, quell'affetto che non deve portare la madre ad abbracciare il figlio fino a soffocarlo. Questo io dico e ripeto, perchè ritengo di non poter essere taciato come un tiepido amatore di Bologna. Bologna è da difendere nei suoi monumenti peculiari, è da difendere anche nel suo colore ed ambiente, questo sì, ma la cittadinanza deve rendersi conto e deve comprendere che avanti così non si può continuare che il traffico ha le sue esigenze, che la vita economica della città ha pure le sue esigenze, e che se si vuole mantenere al centro cittadino la sua importanza, non dico quell'accentramento che sarebbe in contrasto con principi moderni appunto di

decentramento intesi a snellire la vita della città, tuttavia, dico, se si vuole mantenere a Bologna anche quell'interesse di visita da parte del turista e quell'interesse di inurbamento quotidiano di chi vive alla periferia, bisogna pure permettergli di camminare, di circolare per le strade, e di circolare comodamente, senza il pericolo di vedersi investito ad ogni istante da un autobus che percorre una via d'Azeglio o da due autobus che si incrociano in via Rialto o in via Guerrazzi. Questo mi pare che sia necessario considerarlo e la cittadinanza comprenderà certamente che questo sacrificio è un sacrificio necessario, quando questo sacrificio naturalmente, sia contenuto in quei limiti che il Piano, secondo me, non ha raggiunto, o, almeno, ritengo che non abbia raggiunto.

Io non avrei altro da dire; vorrei soltanto aggiungere che, come mi sono manifestato favorevole ai leggeri sventramenti alle vie della vecchia cinta, così sono contrario, o meglio, non vedo l'utilità dell'allargamento di via del Fossato e il suo prolungamento in via de' Tessitori, in quanto (anche qui si dirà che amo scarsamente Bologna in certi suoi aspetti) ritengo di poter dire: no, anche via Nosadella non ha particolari caratteristiche, eppure non ha caratteristiche tali che si possa considerare troppo profondamente modificata da un modesto allargamento. Io credo che una ripresa in consi-

derazione di quello che è già stato prospettato alla Commissione, dovrebbe concludersi con l'accettazione della mia proposta che faccio formalmente, cioè che si abbandoni l'allargamento di via del Fossato e si torni ad esaminare la possibilità di allargare via Nosadella. Chiedo scusa al Consiglio se ho insistito in questo mio punto di vista; tuttavia ritengo che ognuno debba portare il contributo di quello che è il suo pensiero personale e della sua modesta competenza.

Sindaco — La continuazione della discussione dell'oggetto n. 1 dell'Ordine del Giorno è rinviata alla prossima seduta.

Però abbiamo un argomento urgente di ordinaria amministrazione, e cioè l'oggetto n. 56 dell'Ordine del Giorno, che desidererei fosse rapidamente trattato.

(omissis)

Il Presidente
G. DOZZA

Il Consigliere Anziano
O. M. OLIVO

Il Segretario Generale
A. GAIANI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 28 SETTEMBRE 1955 (4°)

Indetta dalla Giunta municipale una sessione straordinaria, iniziata il 17 settembre u.s., oggi mercoledì 28 (ventotto) del mese di settembre 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'ordine del giorno della sessione consiliare medesima.

Alle ore 21.25 si procede all'appello dei consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta:

- 1) Dozza on. Giuseppe
- 2) Samaja dott. prof. Nino
- 3) Beltrame dott. Giuseppe
- 4) Bentini geom. Sante
- 5) Bernardi Giovanni
- 6) Bugatti Lanfranco
- 7) Cenerini dott. Renato
- 8) Gabelli prof. Giuseppe
- 9) Bergonzoni Dino
- 10) Lorenzini dott. Umbro
- 11) Tomba Abramo

Per il Consiglio:

- 12) Bassi Enrico
- 13) Bellettini dott. Athos
- 14) Bentivoglio prof. Paolo
- 15) Bignardi dott. Agostino
- 16) Bonazzi Enrico
- 17) Bonazzi Rino
- 18) Bortolotti ing. Giovanni
- 19) Casali avv. Leonida
- 20) Corrias avv. Renato
- 21) Costantini prof. Gennaro
- 22) Crocioni avv. Pietro
- 23) Degliesposti Zoboli dott. Amedeo
- 24) Gagliani Armando
- 25) Giordani prof. Domenico

- 26) Giorgi di Vistarino ing. Giorgio
- 27) Gozzi dott. Antonio
- 28) Malaguti Onorato
- 29) Martinuzzi avv. Edmondo
- 30) Melloni ing. Giorgio
- 31) Olivo dott. prof. Oliviero Mario
- 32) Ottani Agostino
- 33) Salizzoni dott. Carlo
- 34) Sassari rag. Vittorio
- 35) Savoia dott. Libero
- 36) Stanzani Igino
- 37) Stefani Dante
- 38) Taddia on.le avv. Gherardo
- 39) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 40) Toffoletto dott. Ettore
- 41) Trombetti Gustavo
- 42) Veronesi Penelope in Rimondi
- 43) Volpelli Marino

Sindaco — Sono presenti n. 43 consiglieri. La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza i consiglieri Alvisi, Bacchi, Borghi, Forni, Nascimbeni e Serra.

Nomino scrutatori i consiglieri Melloni, Giordani e Corrias.

(Omissis)

NUOVO PIANO REGOLATORE

Sindaco — Continua la discussione sul n. 1 dell'Ordine del Giorno. Ha la parola il consigliere Giordani.

Consigliere Giordani — Nel prendere la parola e nel sottolineare come il mio Gruppo, il Gruppo consiliare socialista sia del tutto d'accordo nell'approvare il Piano regolatore, io sento il bisogno di dire come il Partito Socialista Ita-

liano, come i socialisti bolognesi abbiano vivo desiderio che venga dato inizio a questo Piano che porterà sicuramente alla soluzione dei più importanti problemi di ordine edilizio, di ordine economico e sociale, poichè i socialisti bolognesi sono veramente ansiosi di vedere la nostra città più bella e più grande.

E, certamente, parlare di « Urbanistica », parlare del Piano Regolatore, è parlare di problemi abbastanza ardui, perchè le più svariate discipline intervengono per dare un giusto orientamento a questi stessi problemi. Qui è necessario parlare del Piano, esaminare il Piano, ma, come hanno detto alcuni oratori che mi hanno preceduto, non c'è nessuno qui che non sia un tecnico il quale voglia improvvisarsi urbanista. Affrontiamo dunque l'esame di questo Piano, che interessa la cittadinanza bolognese, con il più vivo desiderio di dare un pur modesto contributo. Si sa, d'altro lato, come l'Urbanistica non si avvalga soltanto delle esperienze dei « tecnici » propriamente detti, ma si nutra anche della specifica conoscenza degli uomini di varie attività sociali, come i sociologi, gli igienisti, i giuristi, uomini la cui mente è preparata all'esame di determinate discipline, ma che, tutti insieme, nella loro generosa concordia, nel loro personale ampio travaglio, intervengono per dare un giusto orientamento alla soluzione di problemi che interessano, a un dato momento della storia, un determinato gruppo sociale.

Io non voglio fare alcun sfoggio di cultura — sarei persona del tutto inadatta — ma tuttavia mi permetto di accennare ad alcune grandi personalità del passato, le quali, col loro intimo travaglio hanno dimostrato ampiamente come l'Urbanistica, appunto, non sia disciplina che interessa tutti i cittadini degni di questo nome. E' cosa quindi assai facile ricordare le grandi figure del passato, non so, un Platone, un Aristotele, un Tommaso Moro, un Tommaso Campanella, uomini che hanno definito certe città future e che, nell'esame di una determinata continuità storica, o in quello di una determinata collettività umana, nell'analisi più o meno ampia di un determinato gruppo sociale, hanno spontaneamente portato tutta la loro esperienza.

Non farò un troppo lungo discorso, oh signori Consiglieri, mi permetto però di ricordare come nei tempi a noi più vicini, nei vari periodi della storia contemporanea, dei capaci studiosi, dei sociologi di indiscussa autorità, come il grande iniziatore della cooperazione economica in Inghilterra, Robert Owen, si siano interessati di problemi urbanistici. Anche una altra importante figura di ideologo, il francese Carlo Fourier, caro forse alla mente e al cuore dell'avv. Taddia (... il nostro illustre collega non sta affatto attento in questo momento!), il quale molto spesso ha parlato di questo brillante scrittore nei suoi comizi, amò, da buon romantico, vagheggiando i suoi « Falansteri » interessarsi di problemi urbanistici e delineare così col suo

pensiero ben amministrate città del futuro, dove le umane genti potessero maggiormente affrattellarsi, potessero nel modo migliore ritrovarsi per discutere i loro tenui o angustiosi problemi.

Io cercherò di essere breve con questi miei più o meno graditi riferimenti di ordine storico, e ricorderò così un'altra potente figura di ideologo, intendo dire il filosofo Federico Engels, il grande collaboratore di Carlo Marx, il quale, ora è circa un secolo, in un particolare periodo della sua vita di infaticabile studioso di problemi sociali, analizzando molto da vicino le reali condizioni della classe lavoratrice in Inghilterra e dando alle stampe poi un grosso libro: « Die Lage der arbeitenden Klassen in England. Leipzig - 1845 », ebbe la fortuna di vedersi additato da qualsiasi serio e colto urbanista che sia venuto dopo.

Il terribile atto di accusa di Federico Engels circa le reali condizioni di vita dell'operaio in Inghilterra e, in modo particolare, nelle malsane abitazioni della periferia di Londra, rappresenta certamente una pietra miliare nel campo di questi studi di carattere urbanistico.

Cercherò comunque di non indugiare troppo e verrò ad esaminare problemi un po' più concreti; devo dire con tutta modestia che, nella misura in cui mi è stato possibile, ho cercato di afferrare in tutto il loro significato i problemi che investono il Piano regolatore della città di Bologna, ho cercato di rendermi edotto culturalmente, come ogni persona seria cerca di fare, e mi sono reso conto come nulla sia stato fatto nel campo dell'Urbanistica, nei vari Paesi della terra, senza alcuna fatica. Nulla infatti è stato fatto senza, talvolta, per la soluzione di grossi problemi di ordine pratico, fatalmente spezzare, fatalmente infrangere ciò che poteva essere un vivo desiderio di persone che erano amanti di un certo passato, di determinate caratteristiche ambientali o di determinate prospettive architettoniche di una data città.

In questo momento alla mente dei signori Consiglieri saranno presenti i maggiori Piani regolatori che sono stati studiati, ideati, attentamente elaborati nel passato nelle varie città dell'Europa e del mondo.

Circa un secolo fa, in Francia, a Parigi, essendo Prefetto della Senna il ben noto Haussman e sotto la direzione specifica di un bravissimo urbanista di quel tempo, l'architetto Deschamps, si diede inizio nella « Ville Lumière » a tutta una serie di ampie demolizioni e di grossi lavori per rendere nel tempo più breve più abitabile quella grande città. Furono distrutte, infatti, le vecchie mura, quelle non del tutto volgari opere di difesa che, sorte primamente all'inizio del XVII secolo si erano abbastanza bene conservate sino ai tempi a noi più vicini. La prima cerchia delle mura era stata fatta durante la Reggenza di Luigi XIII, la seconda, più ampia, nel burrascoso periodo di Luigi XVI, la terza, più ampia ancora, agli albori dell'Ottocento, vale a dire al tempo di Luigi Filippo.

Furono distrutte, dico, dette mura, e furono create anche altre nuove arterie. Coloro che, in seno a questo Consiglio, hanno una qualche esperienza di problemi storici riguardanti l'Urbanistica — ed io mi riferisco in questo momento a tutti i signori consiglieri — sanno molto bene come si sono svolte queste cose nella grande capitale francese, che, in seguito alla felice soluzione di certi suoi ben angustiosi problemi, fu oggetto di illuminato entusiasmo da parte di molti e molti urbanisti. Si trattava, grosso modo, di rendere più agevole la viabilità sulla antica, famosa « *eroisée* », vale a dire su quella assai lunga arteria che andava dal « Bois de Boulogne » al « Bois de Vincennes », incontrando a un dato punto, come una grossa linea perpendicolare, il « Boulevard Sebastopole ».

Si trattava di unire in un certo qual senso, dando origine in questo modo a un poligono vario a forma di « *elisse* » primamente il « Boulevard » di Saint Germain ai « Grands boulevards » poi i « boulevards » esterni tra di loro, infine i « Boulevards » militari, sorti dove si trovava la terza cerchia.

A Parigi, dicevo, si fecero cose veramente imponenti, veramente belle, che sono state fin troppo imitate dove non vi era alcun motivo per farlo. Meno felici sono state le soluzioni di ordine urbanistico nella grande Capitale dell'Inghilterra, a Londra, dominata geograficamente da una grande ansa del fiume Tamigi, che finisce per indurre quella enorme massa di laboriosi cittadini a sviluppare la propria attività su tre punti basilari, non sempre ben collegati tra di loro: Trafalgar square e il Crocicchio della Borsa sulla sponda sinistra del grande fiume, Saint George Circus sulla destra.

Le cose si svolsero assai meglio nella storica e suggestiva città di Vienna. Nella Capitale austriaca furono molto coraggiosamente distrutte nel secolo scorso le vecchie mura, pur ricche di storia, dando così origine a una grande arteria larga circa sessanta metri, il famoso « Ring », il ben rinomato anello di congiuntura interno, lungi soltanto un chilometro o poco più dal cuore della città, sul quale, grande edifici di pubblica utilità, come il Municipio, il Parlamento, si succedono a sontuosi giardini.

Azione molto coraggiosa, quindi, quella testè da noi esaminata, azione che ha distrutto determinate opere d'arte che avevano tutto il loro sapore e tutto il loro colore, ma che ha finito per rispettare la parte più centrale della città, quella medioevale, dando possibilità di movimento all'intenso traffico. Ci sono, per chi voglia esaminarli, i vari piani urbanistici, ci sono le soluzioni di ordine generale e particolare che hanno interessato altre città. Mi si permetta di ricordare la soluzione dei problemi urbanistici fatta a Barcellona.

Si pensi alla pianta di quella città spagnola come se attorno al vecchio nucleo cittadino di Bologna, di ispirazione largamente medioevale, con le strade a raggiera, si fosse creata una vasta zona a « *macchia d'olio* » che andasse da

Borgo Panigale a Corticella, a San Lazzaro, il tutto eseguito con riga e squadra, vale a dire con il sistema appunto degli « isolati geometrici », cari al piano bolognese dell'89. E' veramente un non senso urbanistico, si rileva una troppo grande differenza fra le vecchie città medioevali e la nuova città tutta moderna.

Una città che aveva risolto i suoi problemi interni ed esterni in modo largamente apprezzabile, mescolando sapientemente il verde dei suoi giardini ai mattoni dei suoi edifici, una città che veniva ricordata dagli studiosi come benedetta da Dio, era senza alcun dubbio Breslavia.

Purtroppo questa città polacca (Wroclaw) è stata distrutta dalla guerra. Io credo infine che, per quanto si riferisce ad ogni più o meno curiosa soluzione urbanistica, non si possa essere più originali dei bravi ingegneri e dei bravi architetti che hanno dato l'avvio al Piano regolatore della città di Camberra, in Australia. Si era pensato, per Camberra, che i punti veramente vitali della città fossero tre o quattro o cinque.

Allora, nella carta del progettista, puntando il compasso su questi punti, si sono delineate tante strade concentriche. Nella pratica, dopo aver visto sorgere queste strade circolari, sono venute a mancare le condizioni per forti e posenti allacciamenti; gli abitanti di quella città girano sempre a tondo... e lo schema della città è del tutto degno di un pittore avvenirista.

Io chiedo venia ancora una volta per queste indicazioni e mi permetterò di accennare fuggivamente ai principi di ordine generale che hanno ispirato gli urbanisti.

Si pensi per un momento alle vecchie sistemazioni delle città nei secoli precedenti la venuta di Cristo, si pensi ai classici esempi dell'Egitto, poichè la divisione delle città in tante isole di forma rettangolare è appunto di lontana derivazione egiziana.

Sono schemi di sistemazione edilizia che hanno guardato la vita, le reali condizioni di esistenza di vari popoli dell'antichità, e, anche, dei periodi a noi più vicini, New York insegna.

Si pensi per un solo istante alla città di Misa, nella valle del Reno, presso Marzabotto, ricostruita dagli archeologi a noi più vicini, dal Brizio e dal Aria ed altri. Quanto ci viene suggerito dalla fundamenta di Misa è un classico esempio delle città costruite secondo il modo suddetto.

Si pensi, non molto lontano dalla nostra città, per quanto si riferisce ad altre esigenze, ad altri periodi storici, alla classica, cinquecentesca città di Carpi, con la sua grande Piazza del tutto felice nella sua prospettiva. Si pensi ai problemi delle piccole città, come Faenza. Ferrara gode giustamente la fama, con le sue larghe vie della addizione ereulea, di essere stata la prima città dove l'urbanistica è stata attuata in senso squisitamente moderno. Certo è che assai complessa appare allo studioso la storia dell'urbanistica. Oggetto di studio è primamente la città antica, che possiamo anche

chiamare « romana », vale a dire la città fatta con riga e squadra. Ma è abbastanza dire che nel Medioevo ha avuto successo, e si è sviluppata, la città « radio-concentrica ».

La nostra città ne è un esempio, in quanto che, alle porte del « Decumano » alle « Due Torri » e all'inizio della via S. Felice si dipartono e si dipartono diverse strade con direzione radiale.

Questo è certamente un esempio della città medioevale, forse tuttavia di questo tipo non il più classico esempio.

Nel '500, per esempio, nei Circoli dei dotti si sono fatti conoscere determinati principi, hanno prevalso determinate teorie più o meno messe in pratica, è stato di moda un certo rigorismo razionale, hanno avuto il loro quarto d'ora di fortuna i disegnatori delle grandi future città.

Qualche urbanista qui presente mi potrà suggerire il nome di un Filarete, e con il Filarete il nome di Sebastiano Serlio, bolognese, di un Vitruvio, sommo teorico, di un Vauban, fra l'altro grande costruttore di fortificazioni militari, e, a modo suo, storico, sociologo. Un largo gruppo di ingegneri, di architetti hanno vagheggiato e costruito delle città più o meno regolari, delle città fatte a stella, delle città insomma costruite in modo più o meno geometrico.

Un classico esempio è rimasta la città di Palmanova. Questa città è fatta come una stella. Esaminata su un manuale di architettura, studiata su un libro di urbanistica, essa induce a ricordare certe cristallizzazioni come appaiono sui vecchi manuali di Scienze Naturali.

Le cose in questo campo sono varie e complesse. Voi direte: ove tende? Io chiedo ancora una volta venia se, con qualche sforzo, ho dovuto interessarmi di questo problema. Io ho cercato, attraverso lo studio, la conoscenza di una opera classica italiana « La città moderna » del Chiodi, Edizione Hoepli, ho cercato, insomma, di irrobustire un poco il mio sapere al fine di potere esaminare con una certa cognizione di causa il problema urbanistico che mi sta dinanzi. Aggiungerò che, per cercare di rendere meno gravi le mie lacune, ho letto l'opera di un grande ingegnere ed urbanista americano, l'opera di Lewis Mumford « La cultura delle città » edito recentemente dalla Casa Editrice « Comunità ». Il Mumford è senza dubbio un grande urbanista; basti dire che, dandosi vita in Italia alla più recente rivista di urbanistica che tratta tutti questi problemi: l'Urbanistica stessa (alcuni numeri della quale sono stati commentati l'altra sera in questa sala) si è chiesto al Mumford stesso un articolo che fosse di introduzione a questo rinnovato esame dei cruciali problemi di urbanistica che riguardano le varie città del mondo.

Il Mumford non è soltanto un tecnico e non ha voluto operare come tecnico dell'edilizia, il Mumford è soprattutto un grande sociologo e, come tale, ha cercato di esaminare a fondo la

città, non apprezzandola nei suoi vari elementi di stile e di architettura, ma valutandola la vagliando della più grossa esperienza di ordine sociale e di ordine economico.

Il Mumford ha esaminato a fondo la città nel suo passato, nel suo presente, nel suo divenire storico ed ha osservato la città come una creatura umana, la quale, come ogni essere vivente, compie una determinata parabola nel tempo.

Possiamo così esaminare innanzi tutto la « eopoli », la primitiva concentrazione di un gruppo di individui che tendono a determinate opere; poi, pure antica e complessa « poli », poi si arriva alla « metropoli », allo sviluppo più completo e più concreto della vita di una determinata città.

Quindi se si intende di allargare a non finire, se si cerca di spezzare ogni opportuna valutazione metrica sociale suggerita dal buon senso, si arriva all'eccesso della vita cittadina, si arriva a quelli che sono i gravi, penosi risultati di certe città americane troppo ampie, troppo dense di popolazione e di opere nel loro sviluppo. E allora vi sarà in questo caso la « megalopoli », vi sarà la « tirannopoli », per arrivare purtroppo alla « necropoli ».

Il Mumford ha esaminato profondamente i problemi dell'urbanistica, i problemi che riguardano la storia delle singole città e arriva a dei risultati che forse non tutti i Consiglieri qui presenti possono accettare, ma risultati degni della più ampia considerazione.

Il Mumford dopo avere esaminato a fondo la vita intima, strutturale delle varie città nelle varie Nazioni del mondo, arriva a considerare come le vere più belle città saranno fatte in un'epoca futura, nella vita di domani, in una vita dove tutti gli uomini siano uguali, dove tutti gli uomini siano fratelli. Insomma, questo profundissimo esame di carattere storico, sociologico, il Mumford lo conclude con un atto di fede in un avvenire socialista. Come socialista io non posso che trovarmi d'accordo con lui.

Non mi tratterò soverchiamente ancora nell'esame di questi problemi. Dopo avere accennato, così, pur vagamente, in modo fuggevole, in modo più o meno preciso a determinati problemi che riguardano la cultura urbanistica e che possono, penso, interessare ciascun consigliere qui presente, io dovrei addentrarmi adesso, confortato, oserei dire, da questo modesto studio di problemi di storia, di sociologia, di igiene, di diritto che sono sostanzialmente legati all'urbanistica, dovrei addentrarmi, dico, nell'esame concreto di questo grande Piano regolatore che ci sta dinanzi e, se posso essermi lasciato trasportare da certi entusiasmi per certe soluzioni più o meno avveniristiche, se posso avere gioito dinanzi a certe « città di domani » ma che pur si concretizzano nella storia di oggi, dinanzi alle libere ed ardite creazioni di certi architetti, di certi grandi urbanisti la cui notorietà è mondiale, come non so, un Le Corbusier, un Crapius, un

Wright, io devo scendere da queste posizioni che non sono poi nemmeno sempre le mie e avvicinarmi di più ai problemi concreti che riguardano la storia della mia città, che riguardano lo sviluppo dell'urbanistica cittadina, devo dire che nella valutazione di questo piano regolatore, ho rilevato una certa prudenza, ho visto una certa sobrietà nelle direttive, un certo sforzo di ordine squisitamente intellettuale. Questo Piano regolatore così fortemente elaborato mi sembra una cosa al tempo stesso coraggiosa, ma anche prudente, che si raccomanda per il suo stesso intimo carattere, a tutta la cittadinanza bolognese; così dicasi in modo particolare per quanto riguarda la soluzione dei gravi problemi del traffico cittadino, per tutto quanto logicamente e tecnicamente si riferisce alle strade di transito, la grande strada periferica che abbraccia la città di Bologna, alle strade sussidiarie della vecchia plurisecolare via Emilia che certamente servono e sono necessarie per risolvere i gravi problemi di viabilità cittadina, per tutto quanto insomma siamo solito nominare « strade di transito », « strade di penetrazione », « strade di collegamento ».

Mi è sembrato che gli architetti e gli ingegneri che sono stati chiamati a far parte della Commissione per lo studio del piano abbiano soppesato a fondo questi problemi, e mi sembra che siano arrivati a delle soluzioni francamente positive.

Secondo me sono stati felicemente risolti i problemi del decentramento, ciò vale a dire il decentramento della nostra industria fuori porta Lama e fuori porta Mascarella, il decentramento di determinati servizi, come quello della Fiera, come quello del Mercato Bestiame, come quello del Pubblico Macello; assai auspicabile inoltre la zona di rispetto della nostra Certosa, e la creazione di un nuovo Cimitero a levante, poichè esso non si può portare in una zona ancora così legata alla vita della città, così vicina al centro cittadino come quella della vecchia Certosa fuori porta S. Isaia, fuori porta Saffi. Penso che non sia il caso — come suggeriva l'altra sera il consigliere Toffoletto — di portare detto necessario servizio oltre via della Barca, in una zona tanto bella, proprio ai piedi del suggestivo colle della Guardia, dominato dalla Basilica di S. Luca: non mi pare davvero sia il caso di estendere quasi all'infinito, e precisamente sino al Reno, la nostra pur suggestiva e monumentale Certosa, poichè si finirebbe per non valutare sufficientemente quella zona che può invece essere trasformata in zona residenziale fra le più belle della nostra futura città.

Ben vengano queste strade di collegamento, quindi, fra ovest ed est, poichè la vita, la maggior intensità del traffico cittadino si svolge appunto da ovest ad est, e viceversa, insomma lungo l'asse naturale della plurisecolare via Emilia. Vi sono poi i problemi che riguardano la vita intima, sociale, economica della nostra città, all'interno delle vecchie mura e la loro larga-

mente apprezzabile soluzione. Si accenni brevemente al quartiere commerciale della zona che si estende dalla via delle Lame, alla via Riva Reno, quella zona che si allaccia al futuro Palazzo dello Sport, e che diverrà una delle più interessanti, una delle più vitali della nostra città, e permetterà infine un certo decentramento della vita cittadina. Ed infatti è pure il caso, sì, di attendere alla soluzione di determinati problemi per il rispetto del centro cittadino, e nella misura del possibile è necessario cercare di salvare il nostro patrimonio cittadino da un punto di vista artistico, da un punto di vista storico, da un punto di vista edilizio.

L'altro giorno il consigliere Melloni accennava che aveva salutato con una punta di nostalgia la distruzione del canale di Reno nella zona intercorrente fra la via Lama e la via Marconi. Io penso che ciascun cittadino che ama l'arte, ciascun cittadino che ama la cultura e la storia della propria città, sia un poco legato a quella via fluviale, a quella grande, gigantesca opera nata nel trecento bolognese, quella opera che testimonia una larga valutazione dei nostri migliori spiriti cittadini, poichè è presto detto come il canale Reno, che pure ha avuto una grande importanza nel secolo scorso e nel settecento, con la creazione di molti opifici accanto ad esso, rappresenta qualche cosa che si definisce e si concretizza maggiormente nel tempo voglio dire questo, insomma: il canale di Reno è come il simbolico retaggio dei profondi studi che hanno compiuto determinati, illustri uomini della nostra città, ingegneri, tecnici, idraulici, professori, insegnanti di idraulica, i quali con la loro opera, hanno inciso fortemente il loro nome nella storia cittadina; basti ricordare i nomi di un Eustacchio Manfredi, di un Gabriello Manfredi, di un Domenico Guglielmini, questi grandi interpreti della scienza idraulica, che hanno portato il meglio della nostra intelligenza universitaria e cittadina in giro per il mondo; questi uomini sono degni del più vivo ricordo dei bolognesi tutti.

E quindi è presto detto che, talvolta, di fronte alla soluzione di determinate opere pubbliche cittadine, ci può essere anche una punta di nostalgia, come diceva il consigliere Melloni. Comunque però, di fronte alla grave situazione urbanistica cittadina, di fronte alla grave situazione determinata dalla viabilità interna ed esterna, talvolta è necessario passare oltre, come del resto è stato fatto per la soluzione dei più ardui e grossi problemi di urbanistica nelle varie nazioni del mondo, nelle varie capitali d'Europa che mi sono permesso prima di ricordare.

Ebbene, nella soluzione di quei problemi, talvolta, appunto, si è dovuto forzatamente (ieri stesso osservavo, a Roma, in una mostra, quella che è stata la storia dell'urbanistica romana), si è dovuto, dico, forzatamente passare oltre a determinati motivi di natura sentimentale per cercare di affrontare i problemi concreti, vitali,

tecnici di una città nel modo, più pratico e logico.

Io non voglio fare un discorso lungo, io chiedo venia ai signori consiglieri se un po' li ho disturbati, se un po' li ho annoiati, con queste mie affermazioni di carattere storico e sentimentale.

Limitatamente a ciò che posso avere inteso attraverso l'accurato esame, attraverso la calma e amorevole contemplazione di determinati problemi di carattere urbanistico, sia su un piano storico, sia su un piano prettamente tecnico, al vaglio delle esperienze più felici dell'urbanistica mondiale — io penso ed affermo che questo piano è serio, che questo piano, è vitale, che questo piano è funzionale, che questo piano è organico.

C'è molto dinamismo in questo Piano. Questo piano fa pensare che la vita futura di Bologna si possa svolgere nel modo migliore, nel modo più concreto, nel modo più felice, ed allora noi salutiamo la nascita di questo Piano e ci auguriamo che esso trovi il conforto di tutti i consiglieri, ci auguriamo che esso trovi l'amorevole interessamento di tutti i bolognesi e avendo affidato, in un certo senso, le sorti della nostra città a un validissimo gruppo di studiosi, di ingegneri, di architetti, i quali si sono mostrati tutti fortemente preparati, ci auguriamo, insomma, che questo Piano possa vedere felicemente la luce e possa interessare tutti i bolognesi.

Tutti i bolognesi possono essere fortemente uniti in una opera intensa, profonda, che si irradia nel tempo, che chiama a raccolta tutti gli uomini di buona volontà, tutti i cittadini degni di questo nome al fine di risolvere vecchi e annosi problemi cittadini che aspettano da tanto tempo la loro più felice soluzione.

E la nostra vecchia, bella, per certi aspetti meravigliosa città possa brillare nel tempo, negli anni, nei secoli che verranno, come felicemente, nel modo più augusto, ha brillato nei secoli che sono passati.

Consigliere Bortolotti — La discussione sul piano regolatore è indubbiamente uno degli argomenti più importanti, se non il più importante, che questa Amministrazione deve affrontare e probabilmente anche il più importante di quelli affrontati o che affronterà in molti anni.

Il Piano regolatore di una città è come il progetto delle fondamenta di un edificio: se queste fondamenta non sono previste della dovuta solidità, col disegno corretto, la casa che su di esse si farà, sarà sempre una casa instabile, sarà sempre una casa mal congegnata, della quale non sarà possibile aumentare la capacità o con nuovi fabbricati o con maggiore numero di piani, sarà altresì possibile mettere qualche nuova tendina alle finestre o tappezzerie alle pareti, trasformarla ma non radicalmente.

Appunto, in vista dell'importanza di questa discussione, io avevo chiesto, quando si presero i preliminari accordi in consiglio, che gli interventi dei consiglieri fossero raccolti in un volume a parte, approfittando della composizione per la stampa dei verbali, e ciò anche per richiamare l'interesse dei cittadini; oltre coloro che in numero non molto grande, veramente, seguono direttamente queste nostre discussioni, e che ne hanno una illustrazione molto limitata dai resoconti dei giornali, date le ristrette possibilità di spazio dei giornali stessi.

Questa è una breve premessa per chiarire la serietà con la quale io ritengo che questo argomento meriti di essere affrontato.

Il Piano regolatore è, infatti, qualche cosa che si deve basare non sulle città qual'è attualmente, ma sulla dinamica della città, cioè sulla possibilità e, starei per dire volontà che essa ha di svilupparsi nel tempo. Ed appunto in base a questa concezione dinamica della città che si muove nel tempo con continuità mi richiamerò molto sommariamente alla sua storia, ricalcando quei cenni che giustamente sono stati compresi nella relazione dell'Ufficio Tecnico, ma dandone, in alcuni punti, una interpretazione o una estensione particolare.

Io mi sono domandato varie volte, e credo che questa domanda molti se la siano posti, e che comunque sia necessario porsi; quale è il motivo per il quale la nostra città è sorta dove è sorta, e perchè si è sviluppata e perchè è diventata la prima città della nostra Regione ed una delle più importanti d'Italia? A Bologna non abbiamo avuto, per il passato, principi che in essa facessero confluire i contributi di un vasto territorio, facendola sviluppare; qui non vi è mai stato il fasto di una reggia che chiamasse gli artisti per far sorgere palazzi. Praticamente Bologna non è mai stata un centro politico amministrativo di grande importanza; ha avuto una vita autonoma solo per qualche secolo all'epoca del libero Comune, e poi è diventata la seconda città dello Stato della Chiesa, ma niente di più che il centro di una legazione che si estendeva circa alla attuale Provincia.

Perchè allora, questa città si è così sviluppata e si è così ingrandita?

Io ritengo che tre siano state le principali ragioni di questo sviluppo e, per quel principio storico al quale io mi richiamo di sovente, perchè nella storia io vedo la ragione degli avvenimenti ed anche della vita delle città, io penso che essi meritino di essere ricordati. Tre dunque, sono a mio parere, le cause che hanno fatto di Bologna la città che oggi noi conosciamo e amiamo. Una, indubbiamente, è la sua posizione geografica: dello sbocco in pianura di due valli, la valle del Reno e la valle del Savena; la valle del Reno, è la valle del più grande fiume dell'Appennino settentrionale, è la valle che presenta, nella sua testata, i più bassi vallichi e quindi la più

facile via d'accesso al centro dell'Italia; la valle del Savena, che costituisce sulla direttiva Bologna-Firenze, la più diretta via di comunicazione verso Roma. E altro motivo di sviluppo della città che non è stato fino ad ora considerato che potrebbe essere, viceversa, un argomento di studio che raccomandando agli storici ed agli economisti dato che ne abbiamo anche fra i nostri colleghi, è il canale di Reno che sta alla base dello sviluppo economico della città di Bologna. Studiare i rapporti del canale di Reno con lo sviluppo della città, è una cosa che non è stata mai fatta; sarebbe un argomento di grandissimo interesse. Noi non abbiamo oggi la sensazione di una materiale e continua sorgente di energia perchè abbiamo quella elettrica ovunque ed anche cinquant'anni fa se non c'era l'energia elettrica, c'era la energia termica, ma cento, duecento anni fa era solo la forza idraulica che permetteva di muovere i mulini, ed i telai e il canale di Reno, tratto dal fiume più copioso dell'Appennino settentrionale, integrato da altri canali, ha costituito la base necessaria per lo sviluppo economico, della città per il suo sviluppo, che oggi diremo industriale, ed allora era solo attività artigiana di piccole botteghe di poche persone. E' su questo ceppo, su queste basi che si è sviluppata l'industria della nostra città.

E l'ultima ragione dell'affermarsi di Bologna è indubbiamente la nostra Università, la più antica del mondo, che chiamava qui da tutta l'Europa, fino dai lontani paesi nordici gli studenti.

Ora, queste tre cause naturalmente hanno influito, chi più chi meno, sulla attuale topografia della città. Indubbiamente l'Università, collocata nel centro di Bologna, nell'Archiginasio, insieme con gli altri centri amministrativi, il Comune, la Curia ha creato il centro della città dove è oggi, ma ha influito poco sulla topografia, ma probabilmente ha invece influito sensibilmente a creare quel senso di accogliente ospitalità, che è una delle nostre caratteristiche che fanno gradito il soggiorno a stranieri e ad italiani delle altre città nella nostra città, che trovano che a Bologna chi non è cittadino, è accolto dai bolognesi come lo fosse anzi con maggior riguardo.

Il canale di Reno ha indubbiamente provocato lo sviluppo industriale della zona settentrionale della città, ma quello che ne ha indubbiamente plasmato la topografia sono state le sue comunicazioni. Bologna è sorta soprattutto come un crocevia, un incrocio di strade di grandissima importanza; la via Emilia che non per caso è passata da Bologna; in quanto è stata tracciata quando Bologna già esisteva e le strade che per la valle del Reno e, soprattutto, per la valle del Savena, ossia la strada toscana, la congiungevano con Firenze ed infine le strade per Ferrara e, successivamente, per Verona.

Così è sorta la nostra città, con questa sua pianta caratteristica a raggiera, che ha definito

e delimitato nettamente un centro, ma anche ha portato agli inconvenienti che noi tutti riscontriamo. Così si è sviluppato questo crocevia e nel secolo passato, anche prima del piano regolatore, si sono ad esso portate alcune innovazioni, sempre mantenendone il concetto e l'indirizzo, si è aperta la via Indipendenza, disgraziatamente definita nella sua larghezza dai due capisaldi del Palazzo d'Accursio e della Chiesa di S. Pietro, quindi con una larghezza che allora sembrava grande, ma che oggi è assolutamente insufficiente per raggiungere dal centro la stazione, poi si è arrivati finalmente, all'88, all'unico piano regolatore che noi abbiamo avuto fino ad oggi. Questo piano regolatore, per ciò che riguarda l'interno della città, è stato indubbiamente innovatore. Io condivido l'opinione che molto si deve, dell'attuale sviluppo, della città, a questo piano, il quale mantenendo la configurazione di crocevia stradale, ha creato effettivamente nuove comunicazioni interne nord-sud e est-ovest, ha dato più ampio respiro alla città anche se ne ha fatto perdere qualche angolo particolare. Devesi insomma, riconoscere che entro la cerchia delle vecchie mura, il piano regolatore dell'88 ha rappresentato qualche cosa di fondamentale nella vita della nostra città. Fuori dalle vecchie mura, quale era il concetto informatore del piano dell'88? Indubbiamente il concetto informatore era questo: che fuori dalla cerchia delle vecchie mura la città come centro di urbe finiva e cominciava il suburbio, cominciavano le ville e le case di abitazione. E con questo concetto è stato prevista una rete stradale che ripeteva, allargata l'andamento della cerchia delle vecchie mura, con una sequenza di due o tre strade parallele, non troppo larghe che dovevano essere e furono infatti occupate da villini, con una edilizia piuttosto rada. Tutt'intorno fu prevista però la grande circonvallazione, cioè strade larghe quaranta metri, ed ciò è un titolo d'onore per i nostri predecessori, perchè effettivamente questa strada avrebbe risolto, se fosse stata eseguita, molto dei problemi che oggi ci affliggono. Disgraziatamente, e sarebbe forse interessante vedere a chi risale questa gravissima responsabilità, questa strada di grande circonvallazione non fu eseguita come prevista. Fu aperta solo a tratti, e con la larghezza ridotta alla metà. E soprattutto nel periodo fascista si lasciò che le ferrovie ne impedissero praticamente l'esecuzione, permettendo la realizzazione del raccordo dell'Arcoveggio tra stazione centrale e linea di centro che tagliava questa grande arteria ove adesso c'è il Mercato Ortoflorofrutticolo. E si lasciò anche, ed è stata una grave responsabilità che si sono assunti i nostri predecessori, costruire la linea così detta di cintura troppo a ridosso della città. Da queste vicinanze sono ad essa derivate, nell'ultima guerra, lutti e rovine immani; e migliaia di morti sulla coscienza di chi questo ha permesso.

Si vede anche da questo che il Piano regolatore è un argomento che può costare lacrime e sangue ai cittadini! Finita la guerra la città era distrutta, specialmente nelle zone settentrionali, in corrispondenza agli impianti ferroviari: ciò che ne permetteva una diversa sistemazione. Installata la nuova Amministrazione, come membro della Giunta, mi occupai di questo problema e forse vale la pena, anche per documentazione storica e perchè ritengo che a questa soluzione prima o dopo ci si debba arrivare, esaminare il progetto allora fatto per allontanare da Bologna la fascia ferroviaria che l'opprime a nord e dare alla città un più ampio respiro. Insieme ad alcuni miei amici, tra i quali vi erano delle persone note per la loro esperienza e per il loro ingegno, proponemmo una soluzione del problema al Sindaco e il Sindaco la accettò, e sono lieto di dargliene atto perchè ciò gli fa onore. Questa è, sulla carta, la soluzione allora escogitata. Premetto che, come è noto, le linee ferroviarie che fanno capo a Bologna sono sei: la Porrettana, la linea di Milano e di Verona, la linea di Venezia, la linea di Rimini e la direttissima. Queste linee confluiscono tutte nella zona della stazione centrale e sono collegate all'infuori di essa da una grande linea di disimpegno, che è la cosiddetta cintura. Vicino alla zona ferroviaria della stazione sono sorte altre installazioni, non solo lo smistamento e le officine ferroviarie, ma anche il deposito locomotive, eccetera. Si è venuta quindi a creare una grande barriera con andamento est-ovest, e successivamente, attraverso il raccordo dell'Arcoveggio, anche uno sbarramento nord-sud.

La soluzione che era stata proposta per limitare gli inconvenienti era questa: di togliere via tutta la fascia est-ovest degli impianti ferroviari e trasformare la stazione di Bologna in stazione di testa, all'incirca secondo il tracciato del raccordo Arcoveggio derivandola dalla linea di cintura.

La entrata alla stazione sarebbe rimasta praticamente nella zona dov'era avendo il fronte su via Carracci. Nella fascia est-ovest che sarebbe così rimasta libera dai binari si sarebbe dovuto creare una nuova grandissima arteria, un nuovo centro di vita della città, con una strada larga, in certi punti, sino a 100 metri, fronteggiata da palazzi altissimi e che avrebbe usufruito, per gli incroci con le linee radiali, dei cavalcavia esistenti. All'obiezione fondamentale posta dalle Ferrovie, e cioè che questa trasformazione avrebbe allungato il percorso sulla direttrice Milano-Firenze, si avviava con questa considerazione: è noto che la linea direttissima entra nel versante emiliano, cioè nel versante adriatico, nella valle del Reno, precisamente nell'alta valle del Setta, che segue sino a Vado, per poi passare attraverso le gallerie di Monte Adone, nella valle del Savena. Questa derivazione fu richiesta dai nostri predecessori perchè la linea Milano-Roma attraversasse la stazione, in quanto sen-

tivano il pericolo che la linea avesse seguito direttamente la valle del Reno e per Borgo Panigale si fosse portata verso Milano. In questo progetto di massima, a questo pericolo si avviava con le seguenti considerazioni; si prevedeva infatti di portarsi da Vado al Sasso con un nuovo percorso, lungo il Setta di una dozzina di chilometri e di entrare a Bologna a Borgo Panigale. I treni da Firenze verso Venezia e viceversa avrebbero seguito l'andamento della grande circolare; entrando nella stazione, e così quelli da Milano verso Rimini; gli altri treni da Firenze per Milano e Verona avrebbero seguito il nuovo tracciato per il Sasso, con servizi di raccordo con la stazione ossia alcuni vagoni del convoglio sarebbero venuti in stazione centrale di Bologna e viceversa. Fra Roma e Milano non si aveva quindi un allungamento, ma bensì un accorciamento di percorso, perchè diminuiva la distanza di una decina di chilometri ed anche più. In questa maniera, però, logicamente si sarebbe portato, con il tempo la città a svilupparsi lungo la valle del Reno, verso Borgo Panigale. E si pensava che questo non fosse un inconveniente perchè anzitutto la creazione di questa nuova arteria nella fascia ferroviaria est-ovest avrebbe portato a ovest l'attività della città, d'altra parte, è mia persuasione, e credo di essere facile profeta, che, non nei decenni futuri, ma nei secoli futuri, Bologna si svilupperà nella valle del Reno sulla sponda sinistra, da Borgo Panigale al Sasso. Noi vediamo già adesso la necessità, anche se questo può dispiacere a qualcuno, di aprire un diretto grande collegamento stradale tra Borgo Panigale e Casalecchio, noi sentiamo la necessità che tutto il traffico che da Milano scende verso l'Italia centrale non ingombri più le nostre strade di circonvallazione, e ciò farà sviluppare la zona adiacente anche se la stazione è rimasta al suo posto. Quindi il fatto di presumere che l'attività delle città si debba sviluppare in questa direzione, sud-ovest, non è una ipotesi azzardata; anzi io ritengo che sarà questo l'indirizzo futuro della città, indipendentemente dalla nostra volontà in quanto sono fenomeni più forti di noi e che noi potremmo ritardare, ma non certo modificare. Questo era il progetto di trasformazione della stazione di transito in stazione di testa che fu illustrato da una relazione, e che interessò anche le Ferrovie e, direi, anche le preoccupò. Disgraziatamente, quando il Direttore delle Ferrovie venne a Bologna, per discuterne col Comune, da parte dell'allora Assessore, la questione non fu sostenuta con la dovuta energia. Io non ritengo, debbo dirlo onestamente, che le Ferrovie avrebbero facilmente acceduto a questo piano, ma io ritengo che sarebbe stato doveroso sostenerlo, anche perchè esso ci aveva messo in una posizione di forza che noi dovevamo sfruttare.

Le Ferrovie allora erano disposte a cedere molto, mentre invece dopo, quando il ricordo

delle stragi e dei disastri che avevano causato si era attenuato, quando il pericolo dell'insistenza del Comune di Bologna per avere una stazione di testa si era allontanato, tale posizione di forza non esiste più e noi constatiamo oggi che per poter ottenere il passaggio attraverso la fascia ferroviaria l'ingegnere Fantoni e l'Amministrazione stanno battagliando da anni con poche speranze di successo.

Questo, dunque, fu un organico progetto di allontanamento della fascia ferroviaria che io ho voluto ricordare per documentazione storica, e perchè presupponeva un determinato indizio non comune e, se permettete, non banale sull'avvenire della nostra città, e veniamo all'attuale Piano regolatore. I membri della commissione di studio si sono trovati di fronte ad un problema notevolmente più complesso di quello dei loro predecessori dell'« 88 », notevolmente più complesso, soprattutto, per tre ordini di ostacoli, il primo costituito dagli impianti ferroviari sorti successivamente, il secondo della constatazione che la città si era sviluppata all'infuori ed oltre il piano regolatore rovinando irrimediabilmente alcune zone che sarebbero state bellissime.

L'ho detto altre volte, ma non mi stancherò di ripeterlo; che, ad esempio, la via Petrarca è un insulto al buon senso di chi l'ha costruita. Nella zona più amena di Bologna, è stata aperta una strada larga quattro o cinque metri, dove due automobili non possono incrociare, si è fatto un vicolo di quello che poteva essere una strada panoramica, e si è fatta, credo, nonostante le proteste dell'Ufficio Tecnico. E così fra Saragozza e Sant'Isaia sono state create delle stradette molto strette, all'infuori di viale Guidotti che segnava allora il limite del piano regolatore.

Questi sono stati due ostacoli, notevoli ma un terzo ostacolo fondamentale, la terza difficoltà da superare è questa: che, mentre i nostri predecessori dell'« 88 » avevano dietro sé un andamento, direi, tranquillo, della circolazione, perchè nell'« 88 » si viaggiava circa come si viaggiava nel '78 o nel '58 e non c'erano state variazioni fondamentali, forse era stato migliorato il molleggio dei calessi o la portata delle birocee, ma, il traffico insomma, era sempre quello, i nostri tecnici del piano regolatore invece, si sono trovati di fronte ad un fenomeno direi esplosivo della circolazione, della quale tutti constatiamo l'aumento in una maniera preoccupante.

Questi sono i tre nuovi ostacoli che la Commissione ha dovuto affrontare ed il piano che ci è stato ora presentato, rappresenta indubbiamente una somma di sforzi e di studi durati quasi un decennio, dei quali è doveroso dare atto. Io adesso lo esaminerò brevemente, sotto i tre aspetti della circolazione, della sistemazione del vecchio centro urbano e dello sviluppo della città.

L'aumento della circolazione esterna è stato affrontato e, direi, risolto, per quanto era con-

cesso dai vincoli ormai inamovibili, con eleganza: la grande strada di disimpegno tutt'intorno è indubbiamente una necessità, ed è stato bene che si preveda di approntarla con assoluta precedenza. Non dimentichiamoci, però, che essa allungherà il traffico tra Milano e Rimini di un numero di chilometri notevole; non meno di una decina di chilometri e dirotterà su Borgo Panigale e Casalecchio molto traffico di transito. D'altra parte, anche la interna traversa, sulla direttrice via dei Mille, via Innerio, attraverso il fascio ferroviario, è una strada che indubbiamente avrà valore di alleggerimento del traffico di transito.

Sullo sviluppo della città e sulla sistemazione del nucleo cittadino noi abbiamo avuto alcuni interventi discordanti dei colleghi che mi hanno preceduto. L'avvocato Crocioni ha detto che si dovrà giungere a vietare l'accesso delle automobili nella città; ed è stata una asserzione che ha fatto sorridere molti e sulla quale si è scagliato, con particolare virulenza, il collega Martinuzzi.

Debbo dire che non credo che si arriverà a vietare alle automobili l'accesso alla città, ma che sono certo che è prossimo il giorno in cui le automobili non verranno più nella città, perchè già oggi è difficile attraversarla e, soprattutto, è difficile sostarvi. Ed è su questo problema che io richiamo l'attenzione dei colleghi; chi oggi gira in città in automobile non è disposto ad andare a piedi, collega Crocioni. Se quindi uno di questi utenti dell'automobile vuole, per esempio, andare alla Banca Commerciale in via Rizzoli, aspirazione evidentemente trascendentale, con ogni probabilità riuscirà ad andarci in macchina, dovrà mettere l'automobile lontana assai e andrà a finire che alla Banca Commerciale non ci andrà, andrà in una filiale della periferia o rinuncerà all'affare. Ora, questo è quanto noi verifichiamo oggi: fra dieci anni cosa succederà? Questo io mi domando, ed è una questione che bisogna porsi, e non riderci sopra, come hanno fatto i colleghi quando parlava l'avvocato Crocioni: bisogna porsi, perchè in essa è la vita e l'avvenire della città. Facciamo un altro esempio, per stare in carattere, molto pedestre. Fra qualche mese, secondo il desiderio del collega ed amico Bentini, sarà messa a soqquadro via Indipendenza e saranno tolte le rotaie, quindi, per qualche mese, si girerà in via Indipendenza o, per lo meno, si girerà con molta cautela e limitazione, non sarà possibile attraversarla, non vi potranno sostare le automobili. Immaginate che questo non sia un inconveniente che dura pochi mesi, ma che divenga la normalità, per via Indipendenza e per le principali strade del centro che cosa succederà allora? Succederà una cosa molto semplice: che le attività che sono in via Indipendenza e nelle strade del centro, se ne andranno e soprattutto quelle che sono collegate con l'automobile come le banche, i negozi più importanti, le filiali di aziende, gli uffici, ecc.. Questo è il problema

e questo noi dobbiamo affrontare, perchè è qui la vita della città.

Io ho sentito dal signor Sindaco, durante la seduta privata, una frase che mi è piaciuta; egli ha detto: la circoscrizione è centro. Sì, d'accordo è centro, però è un centro nel quale si possono erigere solo delle case di tre piani, dei villini, quindi è un centro per modo di dire. Il collega Giordani, in un intervento che dimostra la sua preparazione, ci ha parlato dei piani regolatori di Parigi con boulevards, di Vienna col Ring ed effettivamente là il problema è stato affrontato e risolto. Si è circondata la città vecchia con delle strade larghe, ben più larghe della nostra circoscrizione e si è pensato che, oltre i boulevards, oltre il Ring è ancora città, anzi è la vera città come centro dei traffici. Qui, il piano regolatore prevede che, oltre la circoscrizione, la città cessa e vi è già il suburbio, vi è una zona dove si fanno solo dei villini di tre piani, come noi vediamo, questa fungaia di villini che fanno la città estesa, non la città grande? Questo è il concetto informatore del piano dell' '88 trasferito nella Bologna del futuro. E allora che si deve fare? Ma, veramente, non sta a me dirlo io non sono un urbanista. Quando andavo a scuola, gli urbanisti non esistevano, è una scienza che è nata dopo e che ama sciacquarsi la bocca con delle parole strane e difficili, ma, è una scienza nella quale, a mio modesto parere, può intervenire anche un autista di piazza e formulare ragionamenti che hanno il loro peso, perchè sono basati sull'esperienza. Ora, noi dobbiamo porci questo problema: queste attività che nel centro cittadino adesso vivono stentatamente e domani non potranno vivere, dove debbono trovare sede? Il piano regolatore l'ho detto e ripeto è qualcosa di dinamico, basato non sulla Bologna d'oggi, ma futura. Ora, io non vedo in questo piano dove si pensi di creare, non dico una nuova Bologna, ma un nuovo centro di vita della città, con queste caratteristiche: strade di quaranta metri di larghezza, palazzi di cinquanta, sessanta metri di altezza, intervallati da ampie piazze dove possano parcheggiare centinaia di automobili. E questa visione della città futura non è niente di trascendentale, è quanto previsto, ad esempio, da Milano per quello che chiamano « centro direzionale » (un'altra parola che piace agli urbanisti), il nuovo centro della città dove oggi vi è la stazione delle Varesine.

Io vorrei che dal piano regolatore di Milano e dalle attuali direttive di Milano si prendesse norma non solo per il fatto che è stato approvato in due sedute, ma anche per questi concetti, che sono concetti fondamentali nella previsione di sviluppo della città.

Non sta a me, che non sono un urbanista, dare delle direttive, ed indicare o prescrivere dove Bologna potrà svilupparsi. C'è però ancora una zona di Bologna, mi sia concesso esprimere questo pensiero, dove questo si può fare

e dove bisogna avere il coraggio di farlo, ed è la zona grosso modo compresa fra via Indipendenza, via Falegnami, via Riva Reno e la vecchia circoscrizione, cioè la zona attorno all'attuale manifattura Tabacchi, zona ampia sufficientemente e senza speciali nuclei artistici. In questa zona noi possiamo pensare di creare il nuovo centro di vita della città e lo dobbiamo concepire in questa maniera: obbligando a costruire palazzi di altezza non inferiore ai cinquanta, ai sessanta metri e obbligando pure chi costruisce questi palazzi e può sollevarsi in altezza, a lasciare libere tutto intorno le aree per i parcheggi. Se noi facciamo così, se noi continuiamo a pensare che la Banca Commerciale di Bologna che ha una filiale che sarà tra pochi anni raggiungibile da clienti in automobile possa trasferirsi in uno dei villini a tre piani della periferia, la nostra città sarà destinata se non a perire a divenire un grosso paese e non sarà più una grande città. D'altra parte, consentitemi di dirvelo, io tante volte viaggio, vado a Roma e presento la grande città nella schiera di palazzi che corrono intorno al treno, palazzi non eccessivi, ma sempre di trenta, quaranta metri di altezza. Lo stesso vedo a Milano. Perfino a Parma, che non è una grande città, nella piazza della stazione dà subito una impressione di modernità e di vitalità. Quando io arrivo a Bologna, sia che provenga da Milano, o da Firenze o da Ferrara, sia che arrivi in automobile o in treno io non vedo altro che una fungaia di piccole case e di modesti giardini. Non ne faccio di questo una colpa all'attuale Ufficio Tecnico perchè è un male che risale a molti anni addietro. Ma in questa maniera permettete colleghi che ve lo dica, non si gettano le basi di una grande città ma anzi se ne compromettono le future possibilità. Bisogna avere il coraggio di fare una nuova Bologna, non sulle rive del Reno, che è ancora troppo lontano, ma in questa, o in un'altra zona, non importa, ma prendendola grande e non solo estesa. E' così che si dà un indirizzo fondamentale, è così che Haussmann dette un indirizzo dello sviluppo della città colla creazione dei boulevards senza avere studiato urbanistica perchè non era stata ancora inventata. Dette un indirizzo che risultò fondamentale, perchè aveva le idee chiare, soprattutto delle idee chiare. Nella seduta privata io ho sentito dall'ingegnere Melloni una osservazione che mi è sembrata molto giusta. Egli dice: in questo piano io non vedo come si pensi di creare alla periferia dei centri di vita attorno ai quali si sviluppino le attività dei sobborghi. In effetti i centri di vita periferici previsti dal piano regolatore consistono in una piccola piazza, con una scuola di due piani, un caffè con biliardo e la sede forse di un qualche partito, ma questo è il centro di un paese, non di un sobborgo di una grande città. Io vorrei che alla periferia sorgessero centri che fossero centri sul serio, con una piazza ampia, con palazzi di dieci piani e case popolari alte e decorose e con

l'ascensore, perchè l'ascensore con dieci piani non è un lusso, è una necessità. Io ho l'impressione che in questo piano, nel quale, come dico, ci sono pure soluzioni apprezzabili, manchi questa visione di quello che sarà in futuro la città di Bologna. Occorre prevedere questo nuovo centro dove si trasferiranno inevitabilmente le attività che richiedono soprattutto l'uso dell'automobile, centro di affari, di banche, di uffici. Fatto questo, e solo quando questo sarà previsto io potrò comprendere anche le modifiche modeste previste alla vecchia struttura della città, quale l'allargamento della vecchia circoscrizione del Mille; ma se non si parte da questi presupposti di trasferimento di gran parte dell'attuale traffico è inutile che noi allarghiamo la via Giuseppe Petroni di tre o quattro metri giacchè questa via, per giovare alla circoscrizione futura, nell'attuale sistemazione dovrebbe essere una via di trenta metri di larghezza con piazze grandi non dico come piazza Maggiore, ma, quasi, per parcheggiare le automobili. Così bisognerebbe concepire Bologna nuova nell'attuale centro. Se non si concepisce così, allora vale anche il ragionamento dell'ingegnere di Vistarino che dice: nulla si risolve ed allora è meglio non farne niente. Ora io non ritengo che proprio a questo si debba giungere, penso che si possa migliorare l'attuale struttura della città, che possono essere convenienti anche dei piccoli allargamenti, ma questo come fatto susseguente, di una determinata predisposizione per cui il centro dei traffici della città venga trasferito in zona più accessibile. Solo così noi potremo mantenere alla nostra città la sua attuale caratteristica di centro dell'Emilia e di una delle città più importanti e più popolate del nostro Paese.

Venendo poi a esaminare qualche piccolo dettaglio del Piano, io debbo dire che la soluzione escogitata dall'Ufficio Tecnico di trasportare la Veneta alla Stazione centrale, è indubbiamente una soluzione felice. Io mi auguro che non sorgano delle difficoltà nella sua realizzazione perchè io vedo in questa trasposizione la possibilità non solo di accentrare alla stazione il movimento della Veneta, ma anche il creare nella zona di viale Zanolini, nella zona delle mura di viale Ercolani un altro di questi centri che io auspico, fatto di palazzi che siano veri palazzi e non delle casette da campagna per lo sviluppo delle attività culturali: scuole, musei, biblioteche, ecc.. E anche per le zone industriali che sono state scelte; ho dei dubbi sulla loro possibilità di utilizzazione in quanto non basta segnare un colore nella carta perchè la zona diventi industriale. Bisogna provvedere per le zone industriali future, intorno alle industrie i parcheggi, perchè gli operai andranno a lavorare fra dieci anni in automobile e questo è non solo inevitabile, ma augurabile. La zona scelta per la Fiera non mi risulterebbe che sia di gradimento della Fiera stessa. Comunque sarà bene prima di addentrarci su questo piano, anche

sentire il parere della Fiera, nella quale noi Comune abbiamo una voce, ma non preponderante.

Molto bene studiata la parte collinare, e particolarmente la strada panoramica che l'amico Bentini mi ha fatto vedere, e gliene sono grato perchè effettivamente ne ho avuto una sensazione precisa e ho visto anche i notevoli lavori fatti dall'Amministrazione comunale nelle strade di collina e sono lieto di dargliene atto anche a correzione di un mio intervento precedente. Questa strada panoramica è ben fatta, però anche per questa strada comunale bisogna che noi prevediamo di migliorarne gli accessi dalla città, ora limitati a straducce di cinque o sei metri di larghezza, se noi prevediamo che sorgano abitazioni in gran numero sulla collina, ove il traffico diverrà notevole e non possibile con le attuali strade.

Queste sono, per quanto mi riguarda, le mie osservazioni.

Confermo il riconoscimento del grande lavoro che è stato svolto dalla Commissione, confermo che specialmente la parte che riguarda le comunicazioni è stata ben studiata; debbo però dire che avrei desiderato e desidero che si tenga presente la necessità di dare un indirizzo chiaro e preciso per la creazione del nuovo centro di Bologna. Questo nuovo centro non potrà essere il centro attuale a meno di non trasformare il volto della città con sventramenti, manomissioni e demolizioni alle quali noi tutti siamo contrari. Se queste modifiche faranno perdere qualche mese di più alla approvazione, sarà un male minore, in quanto noi avremo fatto qualche cosa che risponde ai desideri e alle esigenze dei cittadini e al nostro Paese.

—————

Esce il consigliere Casali: sono presenti n. 42 consiglieri.

—————

Consigliere Gozzi — L'amico Bortolotti ha detto di non essere un urbanista. Ha concesso però che a qualunque cittadino, dice egli anche ad un autista di piazza, sia consentito di parlare con una certa competenza del piano regolatore. Io mi metto in questa categoria (dato che debbo circolare in auto dalla mattina alla sera) e mi trasformo nell'autista di piazza di Bortolotti per fare alcune osservazioni, poichè il mio desiderio di cittadino (e di autista) sarebbe quello di poter transitare un po' più speditamente e di potermi soffermare qualche volta anche ad ammirare le bellezze della città per sollevarmi lo spirito davanti a qualche magnifico monumento del passato. Oggi a Bologna questo non si può fare; non si può più nè circolare nè sostare, e sarà sempre peggio nei tempi che verranno.

Vorrei però prima fare qualche osservazione d'indole psicologica su quello che è la discussione su questo piano regolatore, e vor-

rei esprimere al Signor Sindaco la mia gratitudine poichè ha convenuto sulla necessità di non ridurla a sole due sedute.

Il massiccio intervento del consigliere Bellettini, seguito a due altri, ha dato l'impressione che questa aula consiliare fosse trasformata in un'aula giudiziaria; c'era l'imputato (il piano regolatore) c'era la pubblica accusa e c'era la difesa; difesa pura e semplice del piano regolatore. Il collegio giudicante non c'era, evidentemente, perchè esso è formato da persone che probabilmente oggi hanno ancora i calzoni corti, poichè saranno appunto i posteri che giudicheranno questi mutamenti di aspetto e di struttura che ci si accinge ad apportare alla città. Ora io non credo che sia il caso di giudicare il piano regolatore; esso è una creatura che deve essere curata, deve essere modificata, ma non deve essere giudicata così com'è; il Consiglio dovrà portarvi i suoi emendamenti se vorrà che venga approvato, non dico all'unanimità, ma per lo meno a grande maggioranza dai cittadini. E' risaputo che quando si propone di apportare delle modifiche ad uno « status quo » si suscitano sempre delle recriminazioni, in un primo tempo sono anzi soltanto recriminazioni. I nostri nonni lamentavano come la via Farini (allora si chiamava via Miola) fosse stata allargata, e fosse stata tolta a Bologna quella vecchia, stretta, caratteristica strada a cui erano affezionati, e ricordavano quell'opera di risanamento come una offesa alla loro città: noi oggi diciamo che si era agito benissimo. Lo sventramento della via Rizzoli e della via Ugo Bassi, degno coronamento dell'apertura di via Indipendenza che segnò l'inizio della trasformazione del centro cittadino, mise in evidenza, oltre tutto, bellezze incomparabili fino allora nascoste. Se facciamo astrazione da qualche manifestazione di iconoclastia premeditata, come quello della distruzione delle due torri Artemisi e Riccadonna fra via Rizzoli e via Caprerie, per il passato si sono fatte delle cose magnifiche. E' molto difficile che oggi troviamo unanimità di consensi perchè i nostalgici ostinati ci impediranno sempre di considerare la situazione con tranquillità e serietà. I cittadini, in genere, vorrebbero la città abbellita senza la eliminazione di quello che, del passato, sembra, a volte a torto, conservabile; quindi, per ovviare ad errori di natura psicologica, ci vuole soprattutto molta cautela, ed il fatto che la discussione si protragga non può che giovare alla migliore soluzione.

Esaminando i difetti di questo piano regolatore, difetti che sono un po' legati alla configurazione stessa della città, ho sentito dire: la città si sviluppa vincendo i punti di minor resistenza, nel senso ovest-est, perchè ci sono due ostacoli, uno naturale, le colline, e l'altro artificiale, la stazione ferroviaria, che la costruiscono nel senso nord-sud. Purtroppo, da lungo tempo si parla di questi ostacoli, e, pur sapendo che non si possono eliminare, nulla si fa

per alleggerirne le conseguenze. Il progetto, accennato dall'amico Bortolotti, di fare a Bologna una stazione terminale, è stato bocciato perchè forse non si pensa a quella soluzione da lui prospettata di congiungere la val di Savena con la val di Reno, ma però credo che, per la sua mole, il progetto non possa essere attuato. La moltiplicazione dei cavalcavia, invece, e se ne possono fare molti anche se la spesa è ingente, potrà eliminare l'inconveniente causato dall'isolamento, che fino alla costruzione di quello di via S. Donato era intollerabile, dell'isolamento della parte nord della città.

Altra cosa è l'ostacolo naturale delle colline, che doveva essere tempestivamente affrontato; non è troppo tardi, ma si dovrebbe provvedere oltre che alla realizzazione delle strade panoramiche, a migliorare ed allargare tutte le strade radiali che portano dalla città verso i nuovi quartieri alti, che dovrebbero così essere incrementati, e per la salubrità del luogo e perchè la configurazione della città assumerebbe un aspetto più regolare.

Un ostacolo naturale allo sviluppo edilizio verso il nord della città è costituito dalla nebbia, che in certe giornate umide troviamo nei pressi della stazione centrale e nel quartiere « Bolognina » quando nella zona alta non è affatto o quasi avvertita; si deve riconoscere che soltanto l'esistenza della stazione ferroviaria e degli annessi impianti industriali ha favorito in quella zona lo sviluppo edilizio. Insormontabile, per me, questo ostacolo, quanto sopravvalutato quello collinare.

Per quel che riguarda la circolazione del forese, penso che un allargamento della via Emilia sia di difficile attuazione, sarebbe quindi necessario che le strade previste per il suo sbloccamento corressero il più vicino possibile alla grande arteria, per potere costituire dei sensi unici e fare delle trasversali che potessero facilitare tale procedimento.

Ho visto con molto piacere che si deve porre mano alla circonvallazione esterna, quella di via Palagi e quell'altra ancora più esterna. L'allungamento del tratto Rimini Milano sarà compensato dal minor tempo impiegato, ed i bolognesi finalmente si libereranno dalla molestia degli autotreni nel cuore della città; proporrei di dare a questi lavori la precedenza assoluta.

Per quel che riguarda il centro cittadino, effettivamente una soluzione non c'è o, meglio, non esiste una soluzione radicale. Trasferire il centro in altra parte della città sarebbe la soluzione più pratica, creare cioè quartieri con altissimi fabbricati, con ampie strade e piazze che permettano circolazione e sosta agli automezzi con razionale impiego dello spazio. Ma il vecchio centro cittadino noi non lo possiamo eliminare e resterà sempre un tumore entro la città, e diverrà sempre più un tumore quanto più le esigenze della circolazione saranno più forti. Quelle strade che partirebbero l'una da piazza Aldrovandi diretta a via Farini, l'altra

da via Fossato diretta nei pressi di porta d'Azeglio, risolverebbero ben poco. Io credo che le vie radiali, quelle che sono per me intoccabili per le loro bellezze artistiche, debbano essere messe a regime di senso unico, e si debbano allargare convenientemente tutte le loro trasversali. Lo sventramento dei 25 isolati (per complessivi più di centomila mq.) previsto dal piano, provvidenziale eliminazione del peggior vecchiume della città (e non sacrificio di « angoli caratteristici » come da taluni si crede) potrebbe risolvere il problema del sollievo delle strade radiali dello stato di congestione in cui si trovano. Difendere le bellezze artistiche non significa conservare il vecchiume, e son certo che nessun cittadino si sente orgoglioso di queste anguste e maleodoranti straducole che non costituiscono neppure una attrattiva turistica, a parte poi i vantaggi di natura morale e sociale. Lo sventramento del centro di Bologna, se così lo si può chiamare, sia pure con cautela, lo si deve attuare, ma non si può dire: sventriamo tutto o lasciamo tutto intatto anche a costo di escludere la circolazione del centro. La vita deve continuare a pulsare in tutta la città, eppoi troppo vasta sarebbe la zona interdetta al traffico, una specie di città morta entro una città sempre più viva, e questo per nessuna ragione deve avvenire.

Il problema del centro è quello di dare un volto a Bologna? Io direi piuttosto: riscoprire il volto della nostra Bologna e nel contempo risolvere problemi pratici. I nostri Padri, ad esempio, allargando via Rizzoli hanno messo in completa luce il palazzo di Re Enzo liberandolo dalle vecchie case che lo nascondevano, realizziamo dunque la città più bella e più grande con siffatti criteri; non verremo così meno di fronte ai cittadini di oggi e di domani.

Consigliere Melloni — A me rinerisce che le mie parole seguano interventi che hanno spaziato sui criteri generali di impostazione del piano regolatore, perchè devo parlare di un problema particolare. Abbiamo ascoltato con grande interesse quello che è stato detto qui e per la parte storica ed urbanistica, e soprattutto per quello che riguarda l'intervento dell'ingegnere Bortolotti, col quale, ritengo, non si può non essere d'accordo anche se gli esperti di urbanistica si sollevaranno contro parecchie delle affermazioni dell'ingegnere Bortolotti.

Si tratta di concezioni completamente diverse, si tratta di prendere indirizzi che sono sempre discutibili. Certo anch'io ho fatto una osservazione sulla eccessiva estensione che si è voluto dare, col piano regolatore, alla città, estensione che va a scapito dell'economia, perchè l'estensione porta a delle maggiori spese generali, di impianti eccetera; comunque, dico, a me rinerisce di dover seguire, con un problema particolare, tanti che mi hanno preceduto. E il problema particolare si riallaccia a qualche cosa cui è già stato accennato e ri-

guarda precisamente la permanenza in città di istituti ospedalieri; mi riferisco, in modo particolare, all'Ospedale Roncati. L'Ospedale Roncati ha una estensione, che si può dire in pieno centro della città, di 36 mila metri quadrati ed è un complesso che non può fare onore certamente a quella che è la tecnica ospedaliera, non può fare certamente onore a una città. Il problema del Roncati, è un problema che è stato posto da circa cinquant'anni all'attenzione della cittadinanza, e chi mi ha pregato di interessarmi di questo problema, mi ha indicato che fin dal 1909 una delibera del Consiglio provinciale poneva le basi di un trasferimento dell'Ospedale Roncati in una zona, che fu acquistata dalla Provincia, posta tra Reno e la Funivia, grosso modo, fra il fiume Reno in prossimità di Casalecchio, il mulino Canonica e i terreni Gregorini e cioè la tenuta Bastia. Mi consta che il Consiglio provinciale ha preso una delibera che attualmente ritengo all'approvazione dell'Autorità tutoria...

Assessore Cenerini — Già approvata...

Consigliere Melloni — Sta bene. Dunque ha preso una delibera per la cessione di buona parte di quei terreni della Bastia al Comune, una parte resta alla Provincia; faccio presente che la tenuta Bastia è di circa 52 - 53 ettari; una parte resta alla Provincia, una parte viene ceduta all'Istituto Case Popolari, il lotto più grosso viene ceduto al Comune, in parte donato per la parte sul Reno, in parte ceduto a non so quali condizioni. Ora il problema del trasferimento del Roncati avrebbe dovuto trovare la sua soluzione proprio in quel terreno. Io ho trovato sul piano regolatore che ci è sottoposto, questo terreno indicato con la caratteristica di piano particolareggiato; chiedo se nelle trattative intervenute fra l'Amministrazione comunale e l'Amministrazione provinciale, il problema sia stato tenuto presente. In relazione a questo problema del Roncati un altro che assilla l'Amministrazione provinciale da sette - otto anni e quello dell'Istituto Tecnico Agrario, che ha sostituito la sezione staccata dell'Istituto Tecnico Agrario di Imola il quale, per l'interessamento di un gruppo di famiglie degli alunni dell'Istituto Tecnico Agrario di Bologna, già istituito con decreto del Ministero della P.I., ha fatto acquistare alla Provincia, anticipando la somma, la Villa Gregorini, notevolmente danneggiata dalla guerra. Questa villa è in prossimità dei terreni che sono ceduti dall'Amministrazione provinciale alla Amministrazione comunale e anche qui io chiedo se nelle trattative svolte fra le due Amministrazioni, si sia tenuto conto di quella che è oggi una realtà, sotto forma di affitto da parte dell'Istituto Tecnico Agrario di Bologna, di buona parte dei terreni della Bastia, perchè là avrebbe potuto trovare comoda sistemazione il campo sperimentale dell'Istituto stesso.

Sono interrogazioni che io presento al si-

gnor Sindaco, affinché mi si possa rispondere per tranquillizzare chi desidera che il problema del Manicomio provinciale sia una buona volta risolto, in quanto chi è entrato e chi ha occasione di entrare là dentro in visita, non può non avere una impressione del tutto penosa per la vetustà dell'ambiente, per la sua inadeguatezza, igienica, sanitaria e direi scientifica, per tutto l'insieme che, ripeto, non può fare onore a Bologna. Contemporaneamente, i due problemi li abbino unicamente perchè la loro soluzione si può trovare sullo stesso terreno. In parte mi consta che il terreno della Bastia è stato ceduto al Comune per fare delle zone di verde, in parte per l'edilizia popolare, come naturalmente la parte ceduta all'Istituto Autonomo Case Popolari, mentre la parte tenuta dalla Provincia sembra destinata ad essere venduta dall'Amministrazione provinciale, se è vero, non lo posso affermare, a scopo edificatorio. Ora il problema mi pare che si ponga e si pone perchè soprattutto, a parte il problema qui accennato dell'Ospedale Roncati, la Istituzione dell'Istituto Tecnico Agrario risolverebbe, costituirebbe l'anello di completamento degli studi tecnici per quanto riguarda gli studi medi. Per Bologna avrebbe il vantaggio di saldare questo ultimo anello che darebbe a Bologna tutte le Scuole di carattere tecnico. Su questo aspetto un chiarimento da parte degli organi competenti.

Sindaco — Signori consiglieri, non c'è nessun iscritto. Vorrei parlare anch'io sull'argomento. Penso che probabilmente avrei bisogno di due ore. Se il Consiglio ritiene di continuare i lavori, non ho nessuna difficoltà. Se invece il Consiglio preferisce trattare altri argomenti all'ordine del giorno, noi potremmo continuare questa discussione in altra seduta.

Consigliere Bonazzi Enrico — Io sono del parere di continuare e, possibilmente, di terminare la discussione sul piano regolatore. Gradirei che gli altri colleghi si associassero a questo mio desiderio.

Consigliere Melloni — Mi pare che il tempo che resta, non possa essere sufficiente per concludere la discussione. Anche se l'intervento o meglio la risposta dell'onorevole Sindaco a tutti gli interventi del Consiglio, potesse essere del tutto esauriente, io ritengo che il Consiglio abbia e debba sentire la opportunità di proseguire questa discussione. Mi pare che, man mano che si procede nella discussione, questa si elevi di tono e possa dar luogo a quella conclusione che è da tutti auspicata e cioè alla approvazione consapevole di un piano; ma ciò dopo ponderata discussione, nella quale tutti coloro che intendono parlare intervengano nella discussione stessa. Il signor Sindaco mi potrebbe obiettare che non c'è nessun scritto a parlare. Tuttavia questo non vuol dire che la discussione possa ritenersi esaurita, in quanto, anche dopo la risposta che il signor Sindaco

potrebbe dare questa sera a tutte le obiezioni, a tutti i quesiti che sono stati posti dai consiglieri, vi dovrebbe essere una prosecuzione della discussione. Ora mi pare che valga la pena di riservare almeno un'altra seduta al completamento della discussione, per eventualmente ribattere i concetti che saranno espressi dal signor Sindaco in risposta agli interventi del Consiglio.

Consigliere Martinuzzi — Io mi preoccupo dell'aspetto formale e pratico. Il Piano regolatore io lo vedo come un grosso partito di deliberazione che viene sottoposto al nostro esame, al quale partito di deliberazione da tutti i banchi sono state fatte critiche, oppure date approvazioni, a seconda dei vari punti di vista. Ora mi domando: se in ipotesi qualcuna di queste critiche viene ritenuta degna di approvazione, dovrebbe essere, a mio avviso, messa ai voti o, per lo meno, si dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di emendare quello che è il partito di deliberazione, perchè, se la discussione dev'essere di critica, ma poi nessuno tocca il piano, le cose rimangono come sono state proposte e si approva il tutto così com'è e voi, forti dei vostri trentanove voti, ci mettete a tacere. Allora a che cosa è servita la discussione? Ora mi pare che da questa discussione siano venuti fuori dei concetti che meritano di essere presi in considerazione agli effetti di apportare, nei limiti del possibile, qualche modifica. E' il caso che questa modifica divenga esecutiva e che sia tradotta in un emendamento di quello che è il partito di deliberazione, oppure non se ne parla? Perchè, se è così allora possiamo chiudere la discussione anche stasera, perchè, se il piano è quello e nessuno lo può più toccare e tutto quello che si è detto non può valere a spostare una virgola del progetto, allora è inutile proseguire, dato che non c'è niente altro da dire. Salvo rendere ben chiaro tutto ciò. Se, invece, la discussione è stata fatta e si fa, appunto perchè, se viene fuori qualche idea buona, essa sia trasfusa nel piano onde modificarlo, allora penso che si dovrebbe trovare il modo di farlo. Io penso che si debba mettere ai voti l'intero Piano, perchè, a mio avviso, si dovrebbe prima vedere se siamo tutti d'accordo nel portare qualche determinata modifica. Non penso che ci si possa sbizzarrire nell'apportare modifiche a tutte le strade di Bologna e fare tante votazioni quante sono le strade di Bologna, ma debbo confessare che mi ha un po' impressionato l'intervento del consigliere Bortolotti, perchè Egli ha prospettato la cosa sotto un aspetto interessante, anche se le soluzioni che propone sono per certi versi criticabili come affermava l'ingegnere Melloni. Perchè il problema di fondo è questo: costruzioni estensive o costruzioni intensive? Orbene vi sono delle zone dove ritengo che si possa e si debba fare della costruzione intensiva, che consente di lasciare maggior spazio

alla viabilità, alle piazze, eccetera; ma vi sono delle zone dove invece la costruzione intensiva, a mio avviso verrebbe a creare altri guai e altri complessi problemi, che tutti quanti conosciamo. C'è poi la faccenda del vincolo. Penso sia sommerso dal nuovo piano regolatore il vecchio vincolo del piano regolatore dell'89, che prescriveva, nella zona dell'attuale circoscrizione, che le case non fossero più alte di tanti metri, e quindi circondate da giardini, eccetera. Tutti questi problemi, a mio avviso, devono portare a una conseguenza: si accetta qualcuna delle critiche che sono state fatte, o no? Perché, se c'è un motivo tecnico che impedisce di modificare in qualsiasi parte il piano e voi ci fate sapere che il piano non si tocca, allora penso che la discussione possa essere anche chiusa, perché diventa inutile perseguirla. Se invece la discussione può essere proficua agli effetti di portare qualche modifica, allora bisogna continuare.

Sindaco — Io non nascondo che, ogni volta che la discussione viene riportata su questioni di procedura, mi sembra che il tempo sia non utilmente speso. Credo sia stato molto bene che, allorché all'inizio della discussione, furono sollevate questioni di procedura, nessuno più ne parlò e si entrò invece, nel merito del problema. Credo sia bene continuare a discutere sul merito della questione, diversamente tutte le questioni sollevate dal consigliere Martinuzzi sono comprensibili in sede di votazione. Quando saremo in sede di votazione diremmo, infatti: ed ora come facciamo? come concludiamo? Ma adesso ci sono ancora, a mio parere, molte cose da dire. Se io debbo esprimere il mio parere, francamente a quest'ora tarda io non ho nessun desiderio di parlare. Noi abbiamo cominciato la riunione di questa sera con la prospettiva di avere a disposizione il tempo necessario per poter parlare ampiamente; ma in questo momento veramente non credo che noi abbiamo il tempo necessario. Poi, per riuscire a finire, ci potranno essere delle repliche e ci sarà forse da votare su qualche cosa del genere. Se dovessimo continuare adesso, credo che andremmo alle due, alle tre, non lo so. Si può fare anche questo; ma io preferirei francamente che questo non si facesse. La proposta che faccio io è di esaminare in questo momento, altre questioni all'ordine del giorno, e poi di continuare la nostra discussione in altra seduta. Io spiegherò poi, adesso non voglio anticipare nulla, come ci sia stato un equivoco su questa questione di due giorni. Naturalmente c'era il desiderio di finire rapidamente perché le ragioni che sono state presentate a favore di una rapida conclusione erano fondate, e sono ancora fondate. Bisogna che ripeta, infatti, che non penso che noi si debba discutere ancora a lungo questa questione. Vi sono dei motivi seri, in contrario, motivi che io ho esposto nella seduta privata, ed anche in seno alla commissione, e

dei quali non mi pare si sia tenuto abbastanza conto. Al riguardo mi spiegherò ancora, visto che i colleghi non sono rimasti completamente persuasi delle ragioni, che inducono a concludere con rapidità. Concludere con rapidità non vuol dire naturalmente soffocare la discussione, ma vuol dire non continuare per settimane. Quindi noi dovremmo volgere questa discussione verso la conclusione, a mio parere, ma una conclusione che non si presenti nelle condizioni nelle quali si presenta in questo momento. Francamente, sono le ventitre e un quarto ed io credo di dover parlare due ore. Andremo all'una e un quarto; ma poi vi saranno delle repliche e si continuerà pur dopo a discutere, in sede di votazione, per stabilire anche come si deve fare. Abbiamo cominciato avendo iscritti i consiglieri Giordani e Bortolotti, e se la discussione si fosse mantenuta in questi limiti le cose si sarebbero potute presentare diversamente. Del resto non credo, a mio parere, che vi siano molte cose ancora da discutere. Alcune posizioni sono determinate; si tratta di vedere, se il dissenso c'è o non c'è. Io sono del parere che, su molte questioni, il dissenso non c'è, e sono del parere che, su altre questioni, invece c'è. Si tratta di chiarire questi argomenti. Io, ripeto, preferirei che continuassimo questa discussione sabato sera, per esempio.

Consigliere di Vistarino — Noi sabato siamo assenti per motivi di partito. Vorremmo anche assistere alla sua replica.

Consigliere Toffoletto — Poiché in ogni caso si è deciso che questa sera non si avrà la replica del Sindaco, io mi permetto di aggiungere una domanda, in modo che il signor Sindaco, la prossima volta, possa rispondere anche ad essa. Questa domanda emerge dalla considerazione di quanto è stato detto questa sera; io prego cioè sia dato un chiarimento sopra le norme tecniche per l'attuazione del Piano regolatore generale della città di Bologna, quali ci sono state presentate, che si riferiscono in particolare alla altezza di cui alla pagina 5 del prospetto. Ciò soprattutto per mettere tale prospetto d'accordo con le differenze che si riscontrano, specie per il vecchio nucleo cittadino in varie sue parti ormai vetusto, con le norme del vigente regolamento edilizio quello che ha servito finora. Se il signor Sindaco potesse darci chiarimenti sopra queste differenze, io ne sarò lieto, perché da questo noi potremo trarre utili deduzioni proprio per quanto è stato detto questa sera.

Esce il consigliere Bentivoglio - sono presenti n. 39 consiglieri.

Consigliere Bignardi — Vorrei pregare il signor Sindaco che nella sua replica, che spero non abbia luogo nella giornata di sabato, vo-

lesse esprimere anche il suo punto di vista sul sistema di votazione di questo partito all'ordine del giorno, che non è come gli altri partiti che si presentano in Consiglio. Ci dovrà essere un voto globale o ci dovrà essere un voto distinto secondo determinati raggruppamenti di soluzioni del piano regolatore? Io chiederei che questo punto di vista venga espresso in sede di replica, perchè mi pare che, quando i consiglieri controplicheranno, il primo punto sul quale dovranno discutere, sarà proprio il sistema di votazione. Non è per riportare la discussione su un ordine di idee formale rispetto a un preteso ordine sostanziale rappresentato dal piano regolatore, ma è proprio perchè il sistema di votazione può in concreto influire sui voti che i singoli consiglieri daranno, per cui ritengo che la discussione sul sistema di votazione debba avere un certo criterio di priorità, perchè può influenzare il corso stesso delle repliche che si andranno a svolgere.

Consigliere Martinuzzi — Vorrei fare una proposta: da tutti i tecnici con i quali ho parlato e da varie parti, sia di privati che di competenti come architetti e ingegneri, la voce unanime che ho raccolto è questa: « bello o brutto che sia il piano regolatore, non tardate, perchè il ritardo è pregiudizievole: è necessario far presto, sbrigatevi ». Questo io l'ho sentito dire da più parti, ed anche per questo assicuro che da parte mia non vi è alcuna intenzione di complicare le cose. Siccome però vi saranno delle soluzioni sulle quali c'è il pericolo di doversi dilungare in modo particolareggiato (proposte, progetti o simili) penso che, laddove non si possa raggiungere un accordo, sia

opportuno inserire nel progetto una norma che consenta ai piani particolareggiati la eventuale soluzione che rimanesse contestata. Siccome normalmente il piano regolatore è un piano di larga massima e le soluzioni particolari sono demandate ai piani particolareggiati, penso che sia opportuno allargare un tantino le facoltà di questi piani là e dove dovessero sorgere delle questioni insolubili fra noi, per le altezze, per l'ampiezza delle strade ecc. onde non attardarsi sulla discussione di esse. In tali casi si potrebbe inserire nel progetto di Piano regolatore che, poichè il Consiglio, in quella determinata soluzione non ha raggiunto l'accordo, il piano particolareggiato risolverà il problema. Credo che non ci sia nemmeno bisogno di dire perchè quella determinata soluzione è rinviata al piano particolareggiato.

A questo punto il Presidente, d'accordo con il Consiglio, rinvia la discussione sul Piano regolatore e fissa la prossima seduta del Consiglio comunale per lunedì 3 ottobre.

(Omissis)

Il Presidente

G. DOZZA

Il Consigliere Anziano

O. M. OLIVO

Il Segretario Generale

A. GAIANI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1955 (5^a)

Indetta dalla Giunta municipale una sessione straordinaria, iniziata il 17 settembre u.s. oggi lunedì 3 (tre) del mese di ottobre 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'Ordine del Giorno della sessione consiliare medesima.

Alle ore 21,18 si procede all'appello dei consiglieri.

Assiste il segretario generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta

- 1) Dozza on. Giuseppe
- 2) Samaja dott. prof. Nino
- 3) Bentini geom. Sante
- 4) Bernardi Giovanni
- 5) Bugatti Lanfranco
- 6) Cenerini dott. Renato
- 7) Fortunati on. prof. Paolo
- 8) Bergonzoni Dino
- 9) Lorenzini avv. Umbro
- 10) Tomba Abramo

Per il Consiglio

- 11) Alvisi dott.ssa Liliana
- 12) Bacchi avv. Giuseppe
- 13) Bassi Enrico
- 14) Bellettini dott. Athos
- 15) Bentivoglio prof. Paolo
- 16) Bonazzi Enrico
- 17) Bonazzi Rino
- 18) Bortolotti ing. Giovanni
- 19) Corrias avv. Renato
- 20) Degliesposti Zoboli dott. A.
- 21) Forni Arvedo
- 22) Gagliani Armando
- 23) Giordani prof. Domenico
- 24) Giorgi di Vistarino ing. G.
- 25) Malaguti Onorato
- 26) Martinuzzi avv. Edmondo

- 27) Melloni ing. Giorgio
- 28) Nascimbeni dott. Giovanni
- 29) Olivo dott. prof. Oliviero M.
- 30) Sassaro rag. Vittorio
- 31) Savoia dott. Libero
- 32) Stanzani Igino
- 33) Stefani Dante
- 34) Strazziari avv. Carlo
- 35) Taddia avv. Gherardo
- 36) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 37) Trombetti Gustavo
- 38) Volpelli Marino

Sindaco — Sono presenti n. 38 consiglieri. La seduta è valida.

Nomino scrutatori i consiglieri Strazziari, Bassi e Forni.

(Omissis)

N. 1 DELL'ORDINE DEL GIORNO:

NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE

Sindaco — Cercherò di riassumere la discussione.

Consigliere Taddia — Dopo il suo intervento si riterrà chiusa la discussione?

Sindaco — Dipenderà da quello che desiderano i signori consiglieri.

Consigliere Taddia — No, io desidero sapere se qualche consigliere intendeva intervenire dopo di lei...

Sindaco — Ma certamente!

Consigliere di Vistarino — Lei disse l'altra sera che la sua risposta avrebbe durato due ore. Sarebbe bene perciò che, prima, finissero di parlare i consiglieri, e che lei rispondesse dopo, perchè, se dopo la sua risposta ci sarà un'altra discussione, evidentemente ci vorrà un'altra seduta.

Sindaco — Io non ho nessun iscritto a parlare. Anch'io ho desiderio che la conclusione sia rapida e del resto non credo che ci saranno molte altre cose da dire. Siccome però ho fatto cenno ad equivoci, l'altra sera, e il primo di questi equivoci è che qualcuno riteneva si volesse impedire la discussione, di fronte a domande di questo genere io non posso che rispondere che, se necessario, la discussione continuerà. Ritengo però che non ricomincerà. Comunque, credo di avere diritto come ogni altro consigliere di parlare. Avete detto tutto quello che avete voluto; adesso lasciate che a nome mio e dell'assessore Bentini, che mi ha passato le sue note (abbiamo cercato così di abbreviare la discussione) possa esprimere il nostro parere e possa rispondere.

Io volevo in primo luogo ringraziare tutti coloro che hanno partecipato alla discussione, qualunque sia stato il punto di vista che hanno espresso.

E' un contributo dato a chiarimento delle questioni che noi abbiamo discusso. Ciò permetterà di chiarire ancora i problemi in discussione, credo, con questa risposta e con altre che potessero seguire.

La discussione è stata utile per il contributo apportato per dimostrare che certe questioni erano rimaste in ombra o erano state mal comprese e in qualche modo la discussione è stata utile anche, ritengo, per assurdo. Ho parlato di equivoci perchè ritengo, e l'ho già detto, che siamo d'accordo su un numero di questioni che è molto superiore a quello che può essere apparso dallo svolgimento della discussione, appunto perchè una serie di equivoci sono sorti, dissipati i quali forse ci incontreremo più facilmente. Il primo equivoco è dunque quello sul modo della discussione. E' sembrato che si volesse restringere la discussione per chissà quali motivi, qualcuno lo ha anche scritto. Bisogna che io precisi che questo non è dipeso nient'affatto da cattive intenzioni; è dipeso prima di tutto da delle condizioni di carattere oggettivo per le quali molti di noi, io in primo luogo, avevamo degli impegni in questa settimana, e quindi era opportuno tendere, se si poteva, a concludere prima che questi impegni impedissero uno svolgimento, con normale frequenza dei lavori del Consiglio comunale.

Se naturalmente non si fosse riusciti a concludere entro quel termine, è chiaro che sarebbe continuata la discussione. Non l'abbiamo conclusa entro quel termine e per conseguenza l'abbiamo continuata. E' evidente che alcuni giorni di differenza non portano conseguenze, ma se si trattasse di alcune settimane di ritardo, le conseguenze ci sarebbero, mentre noi non desideriamo che si producano, per delle ragioni non di interesse particolare, bensì di interesse generale.

Avevo inteso dare alle sedute della Commissione e alla seduta privata e anche alle altre

sedute private che eventualmente si fossero dovute o potute fare nel Consiglio, una importanza molto notevole. Si è fatto così anche altrove. Non è che noi dobbiamo seguire necessariamente quello che si fa in altre città, ma Brescia, con Milano e con Verona, sono le sole tre città importanti nelle quali, nel dopoguerra, si sia approvato un piano regolatore e credo che non fosse fuor di luogo tener conto dei suggerimenti che da queste città ci venivano. Ho letto nella seduta privata (non la leggo adesso per guadagnare tempo) una lettera che ci giungeva del Gabinetto del Sindaco di Brescia, e ci diceva che in quel Comune hanno fatto delle riunioni private nelle quali hanno raggiunto un accordo e poi in una sola seduta pubblica hanno approvato il piano regolatore. E' un criterio che si può discutere, che si può condividere e non condividere, ma le ragioni per le quali a Brescia hanno seguito questa strada, come hanno fatto del resto a Milano, erano ragioni, secondo me, che non si potevano non considerare. Io mi permetto di lamentare che nel Consiglio comunale nessuno abbia fatto allusione a quello che è stato detto a questo proposito nella seduta privata del Consiglio e in una seduta della Commissione. E' sembrato semplicemente che non si volesse discutere in pubblico, chissà per quale ragione. Nossignori. Si sono portati i precedenti delle città indicate per dire che i Consigli comunali interessati hanno voluto procedere in quel modo perchè hanno ritenuto che ciò fosse nello interesse pubblico. E se a Milano hanno discusso e votato il piano regolatore nello spazio di tre giorni, evidentemente ciò non è avvenuto per caso; si erano messi d'accordo di fare così perchè hanno ritenuto che così facendo, si potesse impedire l'insorgere di interessi di carattere particolare che avrebbero potuto nuocere all'adozione di quel piano che il Consiglio riteneva giusto. Qui la composizione politica è diversa, influiscono forse altri motivi, si è ritenuto dalla minoranza di non ascoltare il suggerimento; suggerimento che ci è venuto anche dai tecnici che hanno fatto parte della Commissione, i quali hanno partecipato alla elaborazione del piano di Roma, del piano di Milano, del piano di Verona, del piano di Brescia, dei piani, che ancora debbono seguire, di altre città.

A questo proposito si è voluto dire che la speculazione arriva più rapidamente del Comune, della Giunta, del Consiglio e così via. Ma anche qui, se si fosse chiesto che cosa si voleva dire, in modo da poterci intendere, si sarebbe subito spiegato che non si tratta, nel caso nostro, di quella speculazione della quale hanno parlato, se non erro, due consiglieri in seduta di Consiglio.

C'è un tipo di speculazione per cui quando si pensa che in un determinato posto passerà una strada, persone che possiedono dei grossi capitali possono acquistare quei terreni. Si

avrà uno spostamento di ricchezza, un giuoco di miliardi intorno a queste questioni; sono fatti che avvengono. Io non mi faccio nessuna illusione sulla segretezza di certi documenti. Bisogna che io ricordi al Consiglio che nel luglio del 1954, allorchè noi abbiamo portato per la prima volta in discussione nel Consiglio i progetti dei voti per il demanio comunale e per la questione del plus valore dei terreni fabbricabili, la stessa Giunta ha dichiarato che essa si rendeva perfettamente conto che qualunque piano regolatore avrebbe provocato degli spostamenti di questa natura, e che era perciò urgente che uscisse la nuova legge. Noi lo abbiamo richiesto insistentemente, ci siamo rivolti a tutti i Comuni perchè chiedessero con noi che le nuove leggi che si dicono preparate, venissero approvate; ma se questo non è ancora fatto, a tutti si potrà dare la colpa, all'infuori del Consiglio comunale di Bologna. Sono problemi di carattere generale. Se si vuole evitare che certe speculazioni siano fatte bisogna approvare leggi adeguate; bisogna che coloro che hanno questa funzione legiferino tempestivamente. Non lo hanno ancora fatto. Lo abbiamo richiesto noi nel 1954, ce ne siamo preoccupati in tempo, ci siamo rivolti ai Ministri, al Congresso di urbanistica abbiamo presentato voti che sono stati fatti propri dal Congresso, e siamo ancora in attesa delle leggi.

Per questa parte noi non ci sentiamo proprio in difetto per nessuna ragione; qualunque piano regolatore porta a queste conseguenze; se non si fanno le leggi per impedire che queste conseguenze avvengano, evidentemente la situazione continuerà nella stessa maniera. Al congresso di urbanistica di Genova, noi abbiamo persino detto che potevamo benissimo concepire anche certi indennizzi per coloro che dai piani regolatori potevano essere danneggiati ma che era evidente che se certi indennizzi, naturalmente a ragion veduta, potevano essere elargiti, era necessario che esistesse una legge che permettesse di incamerare il plus valore o la maggior parte, se si vuole, del plus valore, perchè certo i Comuni non possono pagare degli indennizzi a coloro che sono danneggiati, senza ricevere nulla da parte di coloro i quali traggono un beneficio. A che cosa ci riferivamo noi quando parlavamo di un altro tipo di speculazione? (E non soltanto di speculazione, perchè ci sono anche dei problemi di carattere nettamente oggettivo che debbono essere risolti). Oggi noi abbiamo molti progetti di costruzioni edilizie che sono sospesi e se ne lamentano i tecnici, se ne lamentano i costruttori, se ne lamentano i proprietari. Secondo me, hanno perfettamente ragione di lamentarsi, ma noi non possiamo fare diversamente. E' mai possibile che alla vigilia della adozione di un piano regolatore, noi accettiamo dei progetti che contrastano nettamente con questo piano? Vo-

gliamo lasciar distruggere quello che stiamo costruendo? E' evidente che non è possibile ma questo ferma una serie di attività, perchè coloro i quali sanno che a un certo momento non possono più costruire in un determinato modo, possono decidere di costruire in un altro modo. Questi sono interessi leciti che dal prolungarsi della discussione vengono danneggiati. Ecco una ragione per cui bisogna far presto. Ma poi ci sono altri motivi. Nella seduta privata e nella Commissione ho indicato alcuni fatti, a mo' di esempio, ma ne avrei potuti indicare molti altri. Quando si sa che in un certo punto si deve fare un parco, ecco che un interessato avanza subito un progetto più o meno improvvisato, per dire che là vuol fare un grattacielo. E quando il Comune deve espropriare questo terreno per costruire un parco, invece di pagarlo come terreno agricolo, dovrebbe pagarlo come terreno fabbricabile, e per costruirvi dei grattacieli, quindi terreno di altissimo valore! Possiamo lasciare moltiplicare queste iniziative? Evidentemente no! Ecco un'altra ragione per la quale bisogna far presto. Si potrà essere di accordo o non essere d'accordo, ma in questo ultimo caso bisogna dire perchè non si è d'accordo. Non bisogna dire: si vuole soffocare la discussione, si vuole strozzare la discussione. D'altra parte si è anche detto che la Commissione si è lasciata imporre l'ordine degli argomenti come era stato discusso nella seduta privata. Ma niente è stato imposto alla Commissione. Il Consigliere che ha detto questo non era presente all'inizio dei lavori della Commissione, come non è stato presente alla seconda seduta, e ad una parte della terza seduta. Se fosse stato presente all'inizio avrebbe potuto proporre un altro ordine; poteva anche darsi che la Commissione l'accettasse e che avessimo discusso in un altro modo. E' stato proposto un ordine determinato perchè la prima discussione che ha fatto la Commissione è stata di vedere quali erano gli argomenti che si discutevano e quale era l'ordine di questi argomenti. Gli argomenti e l'ordine degli argomenti è stato fissato di comune accordo. Noi non abbiamo cessato il nostro lavoro fino a che non abbiamo esaurito tutti questi argomenti e nessuno mi ha contraddetto alla fine dei lavori quando io ho dichiarato che la Commissione aveva potuto fare tutto quello che aveva creduto di fare. Se la Commissione avesse pensato di non avere esaurito il proprio compito doveva dirlo. Se lo avesse detto noi avremmo potuto esaminare anche un cambiamento del calendario. Questo nessuno lo ha chiesto e da nessuno è stato proposto. Anzi alla fine dei lavori un consigliere ha detto: mi pare che oramai le cose si sono precisate in modo tale, sia in consenso, sia in dissenso, che mi pare che in due giorni nel Consiglio ce la faremo. E' un consigliere che siede da quella parte (indica i banchi della minoran-

za). Nessuno ha fatto obiezione. Dal punto di vista dell'informazione dei signori consiglieri bisogna che io ricordi che la prima relazione data ai consiglieri comunali è stata consegnata nel mese di ottobre 1954, esattamente un anno fa; che alcuni degli elementi principali che sono venuti in discussione nelle sedute dei giorni scorsi, erano già contenuti in quella relazione, per esempio la questione della cerchia del mille. Quindi non c'è stata nessuna sorpresa, c'era tempo di prepararsi abbastanza bene. L'8 novembre dell'anno scorso, noi abbiamo fatto una seduta privata in questa sala, ed è stata fatta una prima relazione al Consiglio sul Piano, col tabellone e la bacchetta alla mano. Il 19 luglio scorso, se non erro, in questa sala, è stata svolta la relazione ufficiale dall'assessore Benini e dall'ingegner Fantoni. Poi sono stati consegnati i documenti, una parte prima, una parte alla fine di agosto, noi siamo ancora qui ai primi di ottobre che stiamo discutendo di queste cose. Bisogna che io dica che vi sono numerosi consiglieri che hanno evidentemente studiato con diligenza gli argomenti, ma da certe cose che si sono dette risulta che qualche consigliere, qualche pagina almeno l'ha saltata, perchè se no certe cose non le avrebbe dette. Io sono sorpreso, a volte, di sentire certi argomenti.

Un altro equivoco a mio parere sorge dal modo di impostare le questioni. Ci sono tante cose che sono giuste, il nocciolo è giusto, il fondamento è giusto, ma poi quando questo nocciolo o questo sassolino, lo si dilata fino a farlo diventare una montagna o un enorme frutto, anche quello che c'era di giusto scompare, e diventa una cosa mostruosa. Se noi ci mettiamo d'accordo sulle proporzioni, forse troveremo che siamo d'accordo anche dove sembrerebbe che ci fosse disaccordo. Per esempio per la questione della interdizione alle vetture automobili di tutto il centro della città compreso entro il perimetro della circonvallazione, io penso che questo è un'assurdità; però c'era un nocciolo giusto, e se il nocciolo fosse rimasto nocciolo avremmo potuto essere d'accordo. Ho letto anch'io degli articoli di «Urbanistica» in cui alcuni autori del piano regolatore di Firenze dicono qualche cosa di simile. Per chi volesse le citazioni, sono tutte qui, ma per brevità non le leggo. Si dice: «certe zone del centro della città di Firenze (e Firenze non è Bologna) certe zone in vicinanza di monumenti, potranno essere prevalentemente adibite al traffico pedonale».

Vedete quanti accorgimenti! C'è un altro punto in una di queste relazioni dove si dice: «può darsi che in certe zone si possa in prosieguo di tempo, escludere completamente il traffico pedonale». Io dico che sono completamente d'accordo con quanto hanno detto questi illustri urbanisti, mentre sono completamente in disaccordo circa la esagerazione di inibire al traffico automobilistico tutto il centro cittadino all'interno delle mura. Se ci troviamo d'accordo

su questo, possiamo intenderci. Un'altra cosa che mi ha molto sorpreso è che abbiamo sentito diversi consiglieri sostenere le case alte contro le case basse. Si dice Bologna è una città di case basse. Vediamo Roma, vediamo Milano ove ci sono dei palazzi molto più alti che ci vengono incontro quando noi andiamo verso queste città, e così via. Io sono rimasto sorpreso perchè è vero che ci sono dei limiti di altezza nel nostro regolamento e nel Piano Regolatore, ma sostanzialmente quei limiti di altezza non sono diversi da quelli delle altre città. Se voi per esempio vedete il regolamento edilizio di Roma, anch'esso dice: massimo trenta metri. C'è però una pagina nella relazione sul Piano Regolatore che sembra che nessuno abbia letto.

Questa permettetemi di leggerla. E' una pagina che riguarda la possibilità di costruzioni più elevate dei massimi indicati nei nuovi quartieri residenziali, delle zone di espansione, a certe condizioni, cioè si dice: la cubatura che si costruisce in un ettaro, deve essere tanto. Mantenendo la stessa cubatura si può andare più in alto, il che implica che si lasciano intorno delle zone libere, e questo naturalmente subordinato ad un'altra condizione, cioè quella che la costruzione alta si concili con l'ambiente circostante. Sembra invece che parecchi consiglieri abbiano inteso che questo limite stabilito dell'altezza sia un limite assoluto che non possa essere superato. Si dice: Bologna deve essere per forza una città che ha le case basse. Ora leggo a pag. 14 delle norme di attuazione del Piano: «Per i vari tipi edilizi potranno essere ammessi fabbricati con un'altezza e numero di piani superiore a quelli stabiliti per i tipi edilizi stessi purchè il volume che conseguiranno gli edifici non sia superiore a quello che si potrebbe ottenere con la esatta osservanza delle relative prescrizioni edilizie». Il volume deve essere quello che è stabilito dal regolamento; può estendersi o può elevarsi. «Tali concessioni dovranno essere subordinate ad un organico coordinamento urbanistico dei detti alti edifici nell'isolato su cui vengono richiesti, con rispetto però delle norme regolamentari. Tale coordinamento dovrà essere approvato dal Sindaco sentita la Commissione edilizia per dare a tutti le garanzie che debbono avere, salve eventuali eccezioni, che sono eccezioni stabilite dalla Sovrintendenza ai Monumenti».

Questo concetto della densità per cubatura è un concetto che è entrato nell'uso comune per quanto riguarda l'urbanistica, è previsto per tutte le città, e tutte le città fanno alla stessa maniera. Nulla vieta che lo facciamo anche noi, ma alla condizione che la densità di costruzione e la densità di popolazione, non siano superiori alle cifre stabilite. Allora l'elemento decisivo non è più quello dell'altezza, è quello del volume della costruzione, ed è quello anche del numero di abitanti previsto nella zona.

Stabilito questo e quando questo sia rispettato, l'architettura può essere anche un'architettura in altezza. Questo elemento è molto importante perchè altrimenti cosa potrebbe accadere? Se noi ci sviluppiamo semplicemente in altezza possiamo creare delle difficoltà gravissime per quanto riguarda la circolazione, possiamo andare contro le norme di igiene, fare dei palazzi bellissimi e modernissimi, e non rispettare le norme di aerazione, le norme che riguardano la luce e così via. Questo evidentemente non lo possiamo fare. Naturalmente bisogna che vi sia qualcuno che vuole costruire in altezza, perchè se c'è qualcuno che non vuole costruire così, noi non possiamo certamente costringerlo.

Debbo anche dire che certi quartieri di case alte di Roma non mi entusiasmano in nessuna maniera perchè è evidente che lo spazio fra casa e casa non è quello che dovrebbe essere; non credo che siano questi i casi che devono essere indicati ad esempio. Mi pare che le norme elementari dell'igiene, della densità delle costruzioni, della densità della popolazione debbano essere assolutamente rispettate, e che un piano regolatore che non possedesse queste norme e una amministrazione che non le facesse rispettare, non sarebbero rispettosi degli interessi generali.

E adesso entro in un altro argomento. Prendiamo la questione dei centri di vita dei nuovi quartieri. Si dice: voi non avete previsto delle zone sufficienti, voi avete previsto delle casette, voi non avete previsto quello che ci deve essere in questi centri di vita. Prima di tutto la relazione dice molto chiaramente che la soluzione nel dettaglio di questi problemi viene rimandata ai piani particolareggiati, e questo è assolutamente giusto perchè il piano regolatore generale è un piano di indirizzo, di insieme e quando si pretende che il piano regolatore generale risolva tutti i problemi cittadini, si pretende una cosa impossibile. Non è nella funzione del piano regolatore generale risolvere tutti i problemi cittadini. E se qualcuno ci dimostra che non tutti i problemi sono risolti, sfonda delle porte aperte. Si tratta di dimostrare che non sono stati risolti i problemi di indirizzo generale, che sono quelli propri di un piano regolatore generale. Ora che cosa si dice a pag 85 della parte terza della relazione? Si dice:

« Nuovi quartieri residenziali delle zone di espansione. Per i nuovi quartieri di espansione il piano stabilisce la sola densità territoriale nonchè la loro organizzazione differenziata a quartiere autonomo. Queste comunità sono da prevedere costituite da unità primarie dotate di un centro di vita, con scuola, asilo, negozi, campo da gioco, raggruppati in comunità di 8-12.000 abitanti, aventi un centro comprendente, in aggiunta agli elementi dell'unità primaria, anche la chiesa, un'eventuale scuola media professionale, un mercato, un ufficio staccato comunale, stato civile, vigilanza urbana, eccetera,

un centro assistenziale con ambulatorio, l'ufficio postale, agenzie bancarie, laboratori artigianali, eccetera ». Questa descrizione può essere forse ritenuta incompleta da qualcuno, ma credo tuttavia che non si possa affermare che non è stato previsto un centro direzionale dei nuovi quartieri residenziali, che sia un centro completo in tutti i servizi pubblici.

« Non si è ravvisato opportuno », dice ancora la relazione, « scendere a maggiori specificazioni e indicazioni per la citata nuova comunità residenziali, per le ragioni già esposte nelle premesse di questa parte terza. In particolare si aggiunge che queste maggiori specificazioni ed indicazioni sarebbero probabilmente superate dai nuovi concetti urbanistici che vigevano al momento della loro realizzazione, e comunque non sono da imporre soluzioni di dettaglio che è opportuno invece lasciare al tecnico che dovrà studiare i detti quartieri. Pertanto saranno i piani particolareggiati che daranno liberamente lo schema strutturale ed organizzativo delle dette comunità con la progettazione dei centri di vita, con la tessitura della rete stradale secondaria e di lottizzazione, con la distribuzione e volumetria degli edifici residenziali ed infine con la distribuzione del verde pubblico e di quello di separazione fra le varie unità primarie e le varie comunità ». Se si polemizza con questo e si dimostra che questo non è giusto, va bene io comprendo e possiamo discutere, ma dire che l'orientamento è diverso da quello che c'è scritto qui, trovo che è una cosa inesatta. Penso invece che è giusto richiamare l'attenzione su questo punto, e se noi emetteremo un voto di Consiglio nel quale l'attenzione dell'Amministrazione sia richiamata sulle necessità che questi centri di vita siano dei veri centri vitali e abbiano tutto quello che è necessario per essere tali, io non ho niente da obiettare.

Il consigliere Festi ha fatto con molto garbo e molto giustamente alcune richieste. E' sembrato che queste richieste fossero delle cose assolutamente nuove, non previste dal Piano Regolatore. Ora, sono tutte previste dal Piano Regolatore, quindi io ho avuto molto piacere che il consigliere Festi abbia chiesto delle cose che ci trovavamo talmente d'accordo che noi le avevamo già previste. Lo spostamento della Manifattura Tabacchi, è già in corso. La creazione di una strada alle spalle della chiesa di S. Domenico: si lavora già a creare le condizioni preliminari per fare un tratto di questa strada che è compresa, per l'altra parte, nel Piano Regolatore. Lo spostamento del carcere è previsto dal Piano, come avverte anche la relazione scritta. Lo spostamento del Pirotecnico, è pure compreso nel Piano Regolatore. Si dice: noi non possiamo accettare che sia liberato un metro quadrato di meno di tutta la zona del Pirotecnico. Ma siamo perfettamente d'accordo, è stabilito nel Piano Regolatore, è scritto nella relazione. Riferendosi ai lavori della Commis-

sione, io ho voluto soltanto informare il Consiglio che le Autorità militari ci chiedevano, per andar via di lì, che si trovassero altre zone che non fossero periferiche, adatte per le sedi del Tribunale militare e della direzione di artiglieria. Io ho detto soltanto questo, e quindi non vi è nessuna ragione di pensare che il Piano sia ridotto soltanto alla zona centrale del viale Panzacchi, nè che siamo disposti ad accettare una soluzione diversa. Ho detto come sono le cose, è stata una constatazione di fatto. Del resto, potrò riferire a tutti i consiglieri che me lo chiederanno, altri particolari a proposito di questa questione.

E' bene che il Consiglio conosca esattamente anche le difficoltà che si frappongono alla nostra opera. Sono disposto benissimo a battermi per la migliore soluzione. Non sono disposto a fare in modo che l'approvazione del Piano Regolatore possa andare avanti degli anni, perchè questo non farebbe l'interesse della città. Il problema della Fiera. Ecco qui un'altra cosa sulla quale c'è un equivoco, evidentemente. Il consigliere Bortolotti ha chiesto quale è la posizione degli organi della Fiera a proposito del terreno scelto, perchè, secondo informazioni che egli ha ricevuto, vi sarebbero pareri discordi. Ho chiesto gli atti all'Ufficio Tecnico ed ho trovato con mia sorpresa che la risposta è contenuta in una pratica che il consigliere Bortolotti ha avuto a disposizione per alcuni mesi, per il fatto che egli si è prodigato e si è interessato, lodevolmente, e lo ringrazio di questo, alla soluzione di un determinato problema: Vi è una lettera all'Ente Fiera in data 3 aprile 1954 che accompagna una planimetria della zona destinata secondo il Piano alla Fiera medesima, con tutte le spiegazioni del caso. E vi è una lettera di risposta del 24 aprile 1954 in cui si dice: « Mi sono fatto premura di rendere edotti i membri del comitato esecutivo di queste proposte del Comune, i quali membri del comitato esecutivo mi hanno incaricato di esprimere il più vivo compiacimento per quanto è stato oggetto di studio da parte dell'Ufficio Tecnico del Comune nonchè per le decisioni cui si è giunti che realmente rappresentano una necessità indispensabile per il futuro della Fiera di Bologna ».

Non vi è finora nessun'altra manifestazione di volontà, non vi è nessun segno che questa opinione debbano cambiare, ed evidentemente noi siamo al momento in cui dobbiamo concludere come Consiglio comunale su questa questione. Se vi fosse qualcuno che avesse cambiato opinione, dovrebbe aver lui premura di dircelo.

Mi pare che anche questa questione possa considerarsi chiarita.

Gli atti ufficiali responsabili sono questi e naturalmente quando parliamo di piani regolatori o di altre decisioni del Comune, noi dobbiamo procedere secondo atti ufficiali responsa-

bili e non con parole che in conversazioni può dire uno o l'altro.

La questione più importante in questa discussione io credo che l'abbia sollevata il consigliere Bortolotti e sono lietissimo di dire che sono d'accordo con lui. Anche questa si poteva presentare come un equivoco. Io ho a questo proposito dei testimoni per una circostanza occasionale. Prima di cominciare l'altra seduta del Consiglio comunale, nella quale credevo di parlare, io ho riunito i rappresentanti dei giornali di tutte le tendenze per dare loro qualche informazione su quello che avrei detto in modo che potessero più facilmente fare il resoconto.

Due ore prima che parlasse il consigliere Bortolotti, avevo sollevato in questa conversazione coi giornalisti, anticipando che avrei voluto dire nella riunione del Consiglio, la questione del « centro direzionale », con dei criteri, in linea generale, simili a quelli esposti dal consigliere Bortolotti. Del resto questo non è nè una originalità mia nè del consigliere Bortolotti, come egli stesso ha detto, perchè gli architetti parlano molto di questa questione. Dove però il consigliere Bortolotti non ha detto giusto, a mio parere, è quando egli ha dichiarato che noi, di Milano, prendiamo soltanto il fatto che hanno approvato il piano regolatore in tre giorni. Vorrei assicurare il consigliere Bortolotti che questo non è esatto, vorrei dirgli che della commissione larga del Piano Regolatore, fanno parte degli architetti che hanno partecipato alla elaborazione del piano di Milano, l'architetto Bottoni che è stato uno dei principali creatori di questo Piano e che, per conto dell'Istituto nazionale di urbanistica, è stato relatore al congresso tenuto a Genova un anno fa precisamente sul tema del piano regolatore di Milano. E' evidente che il concetto del « centro direzionale » l'architetto Bottoni lo ha molto bene presente: lo avevano presente anche altri architetti, che hanno partecipato a dei concorsi per progetti del Piano Regolatore di Bologna e anche in relazione redatte nel 1938, nel 1940, nel 1942 noi troviamo spesso questo concetto del centro direzionale. Ho voluto sulla carta confrontare il piano regolatore di Milano e quello di Bologna. Anche qui bisogna che io dica che è evidente che noi non possiamo risolvere i problemi come Milano o come Roma. Milano, Roma sono le città che sono; noi per quanto possiamo avere delle vedute di avvenire, dobbiamo limitare queste vedute ad una città della nostra importanza, della nostra grandezza; non possiamo evidentemente fare le stesse cose di Milano e Roma. Faremo delle cose analoghe, proporzionate ad una città come la nostra. E su questo allora sono d'accordo anch'io. Se noi facciamo delle cose proporzionate all'ampiezza della nostra città, all'importanza della nostra città, allora è più facile che noi andiamo d'accordo. Sono molto contento di avere visto che il consigliere Bortolotti, dovendo scegliere una zona, dove col-

locare il « centro direzionale », abbia detto: il centro direzionale non può essere altrove che nella zona di via Marconi, via Riva Reno, dell'attuale Manifattura Tabacchi. Io domando ai giornalisti che sono qui presenti, se non sono le stesse parole che io, senza essermi consultato col consigliere Bortolotti, ho detto due ore prima che le avesse pronunziate lui. Ecco quindi che siamo molto meno lontani, come dicevo, di quello che sembrava, e che chiarendo gli equivoci possiamo anche intenderci.

Del resto noi il « centro direzionale » di Bologna non lo possiamo collocare dove vogliamo in senso teorico: lo possiamo collocare dove c'è spazio, lo possiamo collocare anche dove si dirige, in una certa misura, spontaneamente, la ricerca di quelli che hanno bisogno di un centro di questa natura per il funzionamento delle loro attività economiche. E adesso vi domando: voi non vedete già quello che sta succedendo in via Marconi, che cosa avviene in quei palazzi che sono costruiti e che si stanno costruendo? Ecco il nuovo centro direzionale, ecco dove si costituiscono le sedi degli uffici commerciali, degli uffici delle industrie e di altra consimile natura. Si è parlato di costruire nella nostra città un palazzo degli affari, che allontani la Borsa dall'angolo del Palazzo comunale verso quella zona. Quindi ecco un'altra manifestazione che fa di quel centro un centro direzionale. Allontaneremo la stazione delle corriere, che ha evidentemente una sede che non può essere altro che provvisoria, e in questa zona noi troviamo altre possibilità per collocare il centro direzionale. Abbiamo tutte le zone del Cavaticcio, che dovrà essere coperto e troviamo così altro spazio, ed il terreno del Macello comunale che deve essere trasferito. Ecco dunque che noi abbiamo un'ampia zona destinata a costituire il « centro direzionale » della nostra città, dove si devono raccogliere i centri direttivi delle attività economiche. Se qualcuno dicesse: ma questo è uno spostamento limitato, insufficiente, io gli domanderei dove vorrebbe andare. Per andare altrove bisognerebbe che ci fosse il terreno disponibile, bisognerebbe che questo terreno potesse essere collegato, dal punto di vista viario, col resto della città e col di fuori della città, e io non vedrei dove queste possibilità potessero esistere. Invece quella zona è collegata in un modo viario eccellente, come nessun'altra zona della città può esserlo, quando avremo fatto le trasformazioni in base al Piano Regolatore. Abbiamo la grande strada via Irnerio, via dei Mille, via don Minzoni, la via Casarini che supererà lo ostacolo ferroviario e che andrà ad unirsi con la strada che raddoppierà la via Emilia a nord. Dall'altra parte si uscirà da Bologna attraverso la strada che sarà creata nella sede attuale della ferrovia Veneta, quindi noi abbiamo un vastissimo collegamento attraverso strade larghe, che il giorno in cui noi avremo tolto la Stazione delle corriere potran-

no sopportare un traffico venti volte superiore all'attuale. Noi diciamo che dovunque non ci si muove più e così via, ma noi dobbiamo tener conto delle condizioni che ci sono, delle condizioni che cambiano, delle possibilità che esistono: nelle strade indicate possibilità di traffico ve ne sono ancora. D'altra parte c'è il collegamento nord-sud, quello che va da viale Pietramellara, attraverso via Amendola, via Marconi, piazza Malpighi fino al viale Aldini. Parleremo dopo della questione: via Nosadella o via del Fossato. E' un sistema viario che mette in collegamento il « centro direzionale » con tutte le altre zone dove ci si voglia dirigere, e qui sbocca la circonvallazione interna, quella del mille, su cui tanto si è discusso.

Si dice che all'allargamento delle strade che formano la cerchia del mille, aiuterà a portare in centro il movimento delle vetture. Leggete tutte le relazioni che sono state pubblicate sui piani regolatori e troverete che in tutte si sostiene che bisogna fare delle strade circolari che girino intorno al centro, senza toccarlo e che questo costituisce un miglioramento notevolissimo della circolazione appunto perchè evita di portare il traffico in centro. Non solo, ma osservate che la cerchia del mille, arriva sulla via Riva Reno col canale coperto tra un anno, e che incontrerà nei pressi del Palazzo dello Sport la sussidiaria che giungerà a Porta S. Felice, senza toccare quell'angolo difficile fra via Riva Reno e via S. Felice e quindi sarà messa su una strada di comunicazione anche questa interessantissima. La cerchia del mille non può diventare una grandissima strada; ma io non condivido affatto l'opinione di quelli che dicono: siccome non ci possiamo fare una strada di 30 o di 40 o di 50 metri, non vale la pena nemmeno di allargarla perchè possa servire ai bisogni che si possono presentare in questo momento e in un momento immediatamente successivo. Noi non abbiamo la possibilità di fare una grande strada; ebbene, facciamo la strada che possiamo. Sarà sempre un progresso. Si è parlato del piano regolatore di Firenze. L'ho esaminato, ho letto le relazioni, ho guardato gli elaborati. A Firenze una « cerchia del mille » non c'è l'hanno; si propongono di farla. C'è nel piano regolatore. In un punto la strada progettata passa a 150 metri dal Duomo, in un altro punto passa a 250 metri o 300 metri al massimo dal Palazzo della Signoria, incide proprio nel corpo vivo della vecchia Firenze. Altro che la nostra cerchia del mille, che si allarga poi su di una parte dove le costruzioni antiche non ci sono. E nella relazione del piano regolatore di Firenze, si spiega perchè questa cerchia bisogna farla per le esigenze della città. Ho creduto perciò di trovare nella relazione e nel disegno del piano regolatore di Firenze non la negazione ma la conferma del nostro progetto.

Avevo accennato prima alle questioni delle porporzioni fra le soluzioni nostre e quelle delle maggiori città. Che distanza ha quello che deve diventare il nostro centro direzionale dalla Piazza Maggiore? In linea d'aria mi pare 500 o 600 metri. Guardate la distanza in linea d'aria dal centro della piazza del Duomo di Milano per giungere al centro della nuova « zona direzionale » della città. C'è una proporzione esatta. Il centro direzionale di Milano è previsto nella zona che parte dalla stazione nuova diciamo al nord-est e poi viene giù arriva fino alle Varesine, nella zona dei due stabilimenti Pirelli che sono stati smantellati. Dal centro della piazza del Duomo al centro della « zona direzionale » vi sono due chilometri. Dove volete che andiamo noi? Mi si potrà dire: a Firenze si va più lontano. E' vero che a Firenze si va proporzionalmente più lontano. Ma nella relazione del piano è spiegato perchè. A Firenze si va più lontano cioè nella zona della Fortezza da basso e di San Jacopino. Perchè si fa questo? Si dice: perchè il centro direzionale deve essere avvicinato il più possibile alla nuova zona industriale che si spinge per dieci chilometri verso Prato, con una soluzione che è certamente giusta a Firenze, ma che non si farebbe ritengo in nessun'altra città. Hanno ritenuto che fosse giusto far questo ed hanno fatto una striscia che è larga 700 metri, lungo la ferrovia, e che si spinge per dieci chilometri in avanti verso Prato, in attesa che poi Prato si spinga verso Firenze per fare un'unica zona industriale. Siccome bisogna essere più vicini a quella zona industriale, ecco perchè là si fa a Firenze il centro direzionale.

Pare insomma che, impostato il problema, noi abbiamo cercato di risolvere nel modo che si presentava migliore per noi, perchè questo centro lo abbiamo messo nella vicinanza di alcune strade di grande traffico e di larga possibilità, che potevano far sì che il movimento che si sarebbe creato verso questo centro avrebbe potuto svolgersi con la maggiore normalità possibile.

Case basse e case alte. E' vero che a Parma, subito fuori della Stazione, ci sono alcune case alte, però mi sia permesso di dire che Parma una via Marconi non ce l'ha e si capisce che delle case alte in altre città ne troviamo sempre più che a Bologna, ma insomma teniamo sempre conto delle proporzioni. Si parla di case alte: io dico che se la via Marconi ha un difetto, ha il difetto di essere fiancheggiata da case troppo alte. Oggi le case cominciano a costruirsi dalle due parti è una strada larga, ma con questa altezza minaccia di diventare un corridoio. D'altra parte si sta discutendo se uno di questi palazzi dobbiamo farlo più in altezza lasciando più libero il terreno alla base, e a me questa soluzione confesso che mi piacerebbe, a condizione che il volume resti lo stesso, anche perchè interromperebbe

l'uniformità architettonica dello sviluppo della parte destra di quella via. Soluzione di questa natura potranno essere trovate benissimo anche in altre zone a condizione, naturalmente, che ci sia una unità dell'ambiente. Parlando del palazzo degli affari, cui ho accennato prima, c'è qualcuno che si vuol spingere molto in alto, è la discussione che ancora si fa. Secondo me non sono cose da risolvere con troppa facilità. A Milano hanno costruito delle case molto alte, però hanno avuto anche molte discussioni, molte difficoltà, ci sono interessi di terzi; c'è chi afferma, a torto o a ragione, di perdere la luce, di perdere l'aria. Non sono cose delle quali si possa dire: non esistono, non ne parliamo e così via. Ci sono interessi di tutti, di quelli che vogliono fare la casa alta, e di quelli che dalla casa alta non vogliono essere disturbati.

Sembra che a Milano non abbiano sempre rispettato la volumetria delle costruzioni. Ma a Milano stanno facendo adesso delle decisioni perchè la volumetria sia rispettata, quindi quando ci si spinge in alto, la base si restringe; e anche a Milano stanno prendendo adesso delle decisioni in questo senso. Quindi, ripeto, visto le cose in questo modo, se noi superiamo certi equivoci e chiariamo gli argomenti possiamo anche intenderci perchè mi pare che non siamo poi tanto lontani. Così per il tempo di realizzazione dei piani particolareggiati: c'è qualche consigliere il quale ha inteso che l'ordine di realizzazione che è posto alla parte quarta, alla fine della relazione, significhi che prima si fa questo poi quest'altro, poi quest'altro; che ciò che è al quarto punto, per esempio, sia relegato in una quarta fase al momento della realizzazione; non è così, del resto se si legge con più attenzione si vede che non è così perchè quando si comincia a parlare dei quartieri residenziali si dice: «Per quanto richiesto dall'espansione dell'aggregato urbano e dalla creazione di nuovi quartieri residenziali, si prevede che i primi da realizzare saranno quelli della zona di sud-ovest corrispondente a via della Barca, ciò anche perchè gran parte dei terreni sono di proprietà del Comune e dell'Istituto Autonomo per le case popolari». Non dice che questo debba avvenire dopo la realizzazione delle strade delle quali si è parlato prima, dice che queste sono le prime costruzioni da farsi come edifici. Poi la relazione dice ancora: «Dovrebbero poi seguire i quartieri della zona sud-est verso il Savena ove è nata una notevole attività edilizia». Non dice che questo debba avvenire, in ordine di tempo, dopo la costruzione della strada Borgo Panigale Casalecchio e le altre delle quali si parla. Quindi anche qui se ci intendiamo, se stabiliamo che non è un ordine di successione quello che viene stabilito soltanto perchè si parla di una cosa prima e di una cosa dopo perchè evidentemente certe cose si possono fare assieme, credo che ci si possa facilmente mettere d'accordo. Del resto

vi sono anche molti altri punti sui quali l'accordo è stato esplicito, e a me pare che non vi è nessuna ragione di svalutare questi punti. Io vorrei invece che noi considerassimo questi punti al loro giusto valore. Noi abbiamo discusso soprattutto delle soluzioni per la zona interna, e per tutto il resto mi pare che siamo d'accordo. Ciò significa che siamo d'accordo, ritengo, su molte cose.

E' stato detto che questo piano viene troppo presto o troppo tardi. Io naturalmente non sono di questo parere. Però se qualcuno era di questo parere, sarebbe stato bene che lo avesse detto fin dall'inizio; quando nel 1952 noi abbiamo nominato la commissione per il piano regolatore, era l'occasione di dire che era troppo tardi, se era troppo tardi. Nessuno allora sollevò obiezioni. Nominammo, tutti di accordo, la commissione del piano regolatore e le augurammo buon lavoro. Perché dovrebbe essere troppo tardi? In un decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, emesso circa quindici mesi or sono, si stabiliva quali città avrebbero dovuto approvare il piano regolatore entro il 31 dicembre 1955. Non posso credere che sia per caso che nel nostro Paese salvo una città, Milano queste altre cento città (che avrebbero poi dovuto essere seguite da altre cento e il secondo decreto non è ancora venuto fuori perchè le prime cento sono in ritardo) non hanno fatto ancora, nel dopoguerra, il piano regolatore. Si può credere questo? E' evidente che ci debbono essere state delle ragioni di carattere oggettivo generale, ad ogni modo è così dappertutto. A Milano sono stati più bravi; io sono anche disposto ad ammettere che Milano è una città speciale, che ha delle speciali capacità di iniziative particolari, risorse e così via. Si dice che c'è stato Firenze che ha fatto il piano nel 1951, quindi bravi ai fiorentini e zero ai bolognesi.

Anche qui bisogna vedere più a fondo. Nel 1951 il Consiglio comunale di Firenze ha approvato il piano regolatore; il quale però non aveva ancora tutto quello che occorre per diventare ufficialmente un piano regolatore e non lo è diventato, per una ragione o per una altra, perchè è cambiata l'amministrazione, che non se n'è più occupata o per altri motivi, non voglio indagare, fatto si è che oggi Firenze è in quel tale elenco fatto dal Ministero dei Lavori Pubblici in cui si dice che è una città che deve ancora fare il piano regolatore. Quelli hanno fatto il piano regolatore allora se ne lamentano e dicono: secondo noi doveva andare avanti quel piano e bisognava fare tutto quello che era necessario fare perchè quel piano diventasse un piano ufficiale. Gli altri invece hanno sciolto l'ufficio del piano regolatore del Comune di Firenze che è stato ricostituito soltanto negli ultimi mesi dell'anno scorso: è questione di modi di vedere. Le cose sono andate così. Fra queste cento città che debbono fare il piano regolatore entro il 31 dicembre di questo

anno, vi sono 72 capoluoghi di provincia e quelli che mancano non è che il piano regolatore l'abbiano già, quelli che mancano erano nel secondo elenco, che non è ancora uscito, e nel quale mi pare vi siano 12 capoluoghi di regione. Di queste cento città ce ne sono soltanto due in questo momento, che sono avanti a noi, cioè hanno già approvato, nel Consiglio comunale, il piano regolatore. Quindi Milano, Verona, Brescia, noi arriviamo quarti in Italia. Può darsi che questo significhi arrivare tardi, comunque non so che cosa si dovrebbe dire di tutti gli altri che vengono dopo, cosa dovremmo dire di Torino, di Genova, di Firenze, di Venezia, di Ancona, di Roma, di Napoli e così via. Se noi arriviamo tardi, gli altri in quale condizione saranno? Si dice: oppure troppo presto. Troppo presto perchè non avete abbastanza elaborato il piano, perchè non avete abbastanza studiato il piano. Qui può essere in gioco l'Amministrazione, ma mica soltanto la Amministrazione.

Il consigliere Bellettini ha letto l'elenco dei componenti la commissione del piano regolatore. Io riconosco che il fatto che ci siano dei componenti che hanno redatto il piano non risolve tutti i problemi. Il Consiglio comunale in primo luogo ha il diritto, ha il dovere anzi di dire tutto quello che crede di dire, ogni cittadino ha diritto di fare le sue osservazioni. Il problema di per sé non è risolto per il fatto che hanno contribuito all'elaborazione del piano regolatore alcuni fra i principali urbanisti del nostro Paese. Però da questo a dire che il piano è sbagliato, che deve essere rifatto, ci corre ed io, francamente, ci sarei andato più adagio, a dare dei giudizi di tale genere. Non credo che siamo arrivati troppo presto e tanto meno che noi siamo arrivati troppo presto per delle ragioni che non avrebbero nulla a che fare con la questione del piano regolatore in sé. Nella elaborazione di questo piano regolatore abbiamo proceduto in un modo assolutamente obiettivo. Quando la commissione si è insediata, ci ha chiesto che cosa volevamo fare. «Volete fare un piano di grande avvenire indipendentemente dalle possibilità pratiche di tradurlo in atto, o volete fare un piano più modesto ma pratico?» Noi abbiamo risposto: «Vogliamo fare un piano che abbia tutte le probabilità di essere accettato e di poter essere realizzato. Naturalmente quanto più questo piano si può spingere in una visione di avvenire tanto meglio è, noi lo preferiamo. Però vogliamo che abbia la caratteristica di un piano che possa effettivamente realizzarsi. Quindi nè troppo ambizioso, nè troppo modesto». I tecnici ci hanno replicato che il nostro concetto doveva essere approvato e io ho constatato poi in seguito che questo è il concetto dal quale sono animati forse tutti gli urbanisti italiani. E' un concetto che ritorna in tutte

le realizzazioni e dev'essere il prodotto di una vasta esperienza.

Recentemente io ho ricevuto un necrologio del Commissario deceduto Della Rocca, che era fatto dall'architetto Quaroni. Se non erro, quest'ultimo è l'architetto del Vaticano che ha inaugurato la Mostra di arte sacra qui a Bologna, nei giorni scorsi.

L'architetto Quaroni diceva che fra le qualità del Della Rocca c'era quella di aver capito che non bisognava cercare, coi piani regolatori, di dare dei pugni in cielo. Questo talvolta può anche nascondere un conservatorismo che può essere respinto, però quando i fatti corrispondono realmente a tale concetto, io credo che il concetto sia giusto. Il Della Rocca era uno dei principali urbanisti romani e faceva parte della nostra commissione per il piano regolatore. La commissione ha lavorato; la abbiamo lasciata lavorare, i suoi componenti hanno fatto tutto quello che hanno creduto, l'assessore Bentini ha presieduto tutte le sedute della commissione, saltuariamente il Sindaco è intervenuto quando sorgevano problemi particolarmente importanti. Arrivati alla fine del lavoro abbiamo esaminato il piano nella Giunta comunale. Abbiamo proceduto ancora una volta con la massima obiettività, ripresentando alla commissione per il piano tutte le osservazioni che erano state sollevate in seno alla Giunta, senza precisare se erano osservazioni di maggioranza, di minoranza, di qualche singolo; abbiamo chiesto: sono state presentate le seguenti proposte e le seguenti osservazioni, voi che cosa dite? Abbiamo lavorato insieme; in conclusione alcune proposte sono state accettate, alcune sono state respinte, alcune altre sono state modificate. Abbiamo lavorato col proposito di giungere ad una conclusione unanime, e siamo giunti infatti ad una conclusione unanime, perchè ritenevamo che soltanto in questo modo il Piano potesse avere la maggiore autorità, autorità che credo abbia effettivamente.

Alcune delle proposte che sono state presentate da certi consiglieri di minoranza, le aveva presentate anche la Giunta, e alcune erano di maggioranza e altre no. Oggi che abbiamo discusso con la commissione e che abbiamo concordato certi punti di vista, sentiamo il dovere di sostenere nell'insieme i punti di vista della commissione. Questo non ci impone, naturalmente e necessariamente, di non accettare nessuna delle osservazioni che sono state presentate. Noi desideriamo esaminarle e vedere se anche su questi argomenti si può trovare un punto di consenso. Si è detto che noi volevamo fare il Piano per menarne vanto. Noi volevamo fare il Piano perchè nel 1952 abbiamo deciso tutti di fare il Piano Regolatore di Bologna, e se lo abbiamo deciso nel 1952 e abbiamo nominato allora un'apposita commissione, è evidente che il Piano doveva essere finito, comunque fosse, ad una data che doveva cadere press'a poco intorno al 1954 o al 1955.

Potevamo andare più lontano? Evidentemente no. D'altra parte si è inserito in questa situazione il noto decreto ministeriale sui piani regolatori. Ebbene, sì, noi desideriamo giungere in tempo, rispettare quel termine. Il Ministro dei LL. PP., al Congresso di urbanistica, ha minacciato i Comuni, tant'è che noi abbiamo un po' protestato sorridendo, su questa questione.

Ha detto: sappiano i Comuni che se al 31 dicembre 1955 non avranno approvato il Piano Regolatore, il Ministero si sostituirà ad essi, li bollerà di incapacità, e farà esso i piani regolatori. Noi non vogliamo correre questo rischio, e non è che abbiamo bruciato i tempi, siamo andati avanti normalmente.

Vi dirò che il Piano Regolatore noi lo avevamo pronto un anno fa e che da quel momento per gli elaborati, i testi e le ultime decisioni abbiamo impiegato più tempo del previsto, tanto è vero che qualcuno ci ha rimproverato (l'Associazione Ingegneri di Bologna, per esempio), perchè noi avevamo previsto al Congresso di urbanistica che avremmo finito molto tempo prima, di quanto non ci abbiano permesso quelle difficoltà pratiche di realizzazione alle quali ho accennato. Quindi non abbiamo corso troppo. Si capisce che se altri Comuni al 31 dicembre non avranno fatto i piani regolatori, è cosa che riguarda loro; noi abbiamo fatto quello che dovevamo fare. Ci si può rimproverare per questo? Non vedo perchè ci si dovrebbe rimproverare. Del resto alla fine saranno i cittadini che giudicheranno. Un altro punto sul quale avevano richiamato la nostra attenzione i componenti della commissione era il seguente: «Badate che ogni piano regolatore ha un costo e che se noi ci proponiamo delle soluzioni più vaste, costeranno di più, quindi tenete conto anche di questo». Quando noi siamo stati chiamati all'esame finale, abbiamo detto che secondo noi su certi punti la commissione era stata troppo limitata. Per esempio per quanto riguarda la larghezza della grande strada di circonvallazione esterna. La Giunta ha chiesto che quella strada fosse più larga, tanto è vero che la larghezza della strada indicata in una prima edizione della relazione è diversa da quella che si è visto alla fine.

Quando abbiamo fatto questo rilievo ai membri della commissione, ci hanno risposto: voi ci invitate a nozze; noi temevamo che avete paura di spendere troppo. Se vi aggrada di allargare quella strada ne siamo felicissimi, quella e anche alcune altre, e hanno accettato, in questa materia, il nostro punto di vista. Noi abbiamo creduto che fosse giusto fare così anche se, evidentemente, si dovrà spendere di più.

Credo che in certi casi non ci si renda bene conto di quello che è un piano regolatore, e che certe critiche dipendano da questo.

Ho già detto che un piano regolatore non può pretendere di risolvere tutti i problemi.

e se voi seguite le relazioni degli urbanisti a proposito dei piani regolatori di diverse città, troverete che gli urbanisti medesimi non hanno nessun ritegno a riconoscere che certi problemi sono insolubili. Perché sono insolubili? Perché è evidente che quando si ha un centro cittadino come Firenze, come Bologna, ci sono certi problemi che sono insolubili, rispettando il carattere della città. Si tratta quindi di risolverli nella misura delle possibilità e nei modi consentiti dalla possibilità.

D'altra parte vi è anche chi ritiene che un piano regolatore sia qualche cosa di rigido e di intoccabile in tutti i particolari. E' evidente che nelle linee generali il piano regolatore deve essere applicato; è anche evidente che l'esperienza può insegnare qualche cosa e per istrada possono anche intervenire delle modificazioni; l'esperienza insegna che, nel corso degli anni, tutti i piani regolatori sono stati soggetti a modifiche.

Bisogna anche comprendere che certi problemi saranno risolti dai piani particolareggiati, e che questo non è un espediente per superare una difficoltà del momento e rimandare una decisione.

Effettivamente certi problemi devono essere risolti e non possono essere risolti altrimenti che dal piano particolareggiato.

I piani regolatori non si fanno col compasso tirando delle linee. Vi sono dei problemi molto più complicati di carattere economico, sociale, urbanistico.

Un altro punto che voglio sottolineare, a proposito di ciò che ci trova concordi, è quello che riguarda la valorizzazione di alcuni monumenti cittadini. Questa è stata una preoccupazione della commissione e della Giunta. Se ci si vuol mostrare come persone che vogliono distruggere, in modo inconsulto, questi fatti dimostrano che non è vero. Ma quando ci si lamenta per le pretese distruzioni, io dico che si ha un dovere di coerenza e che il rispetto del vecchio e dell'antico deve essere sempre uno sia che si tratti della zona Due Torri, sia che si tratti di via Giuseppe Petroni. Trovo che invece qui vi è una rottura della coerenza.

Ho sempre reagito contro certe insinuazioni e reagirei anche adesso se venissero ripresentate, però ho il dovere di dire quello che penso su questo punto, e mi esimo dal fare delle citazioni.

Ritengo che, tutto sommato, siamo rimaste in piedi due grosse questioni sulle quali può esservi un vero dissenso: la sistemazione proposta per il centro cittadino e la questione dell'allontanamento delle caserme e di taluni impianti ferroviari.

Ritorniamo alla questione della zona entro la circoscrizione e delle nuove strade che sono proposte.

Il consigliere Gozzi ha esposto, a proposito delle strade entro il centro cittadino, dei

concetti che ci trovano assolutamente concordi. Egli ha detto: i punti dove non bisogna toccare niente sono le nostre radiali, vie S. Stefano, Strada Maggiore, via S. Vitale, via Zamboni, eccetera. Evidentemente questi sono i punti dove non so che cosa si potrebbe toccare, perché lì ogni cosa ha una caratteristica storico-artistica indiscutibile, mentre altre strade non hanno questo carattere. E' certo che, a mio parere, bisogna distinguere il vecchio dall'antico e il bello dal brutto; sono d'accordo su questo, e sono d'accordo che se noi non avessimo mai toccato nulla nella nostra città, perché quello era vecchio, se non antico, anche pensando ad un'epoca più recente, è evidente che dovremmo domandarci che cosa sarebbe ora la nostra città. Diremmo veramente che è una bella città, che è una città vitale nel suo centro? Mi pare che è un problema che basta presentarlo per risolverlo, e su questo il consigliere Gozzi ha detto delle cose che, a mio parere, sono assolutamente indiscutibili.

Vi sono degli edifici che non possono essere toccati, ma là dove si può modificare non c'è nessuna ragione di voler creare dei feticci. Ecco perché a me pare che là dove noi abbiamo delle possibilità di migliorare le vie di comunicazione all'interno delle mura, è necessario che noi lo facciamo. Non so se sia possibile attuare la proposta del consigliere Gozzi, di fare delle strade di arroccamento attraverso le zone di risanamento. Però sono d'accordo che questo problema debba essere studiato perché se delle utili soluzioni di questa natura ne abbiamo che noi non le adottiamo. Ma la strada che deve partire da Porta Maggiore, giungere in Piazza Aldrovandi e poi continuare il giro al di fuori del centro per via Giuseppe Petroni fino a via Riva Reno, io credo, contrariamente ad altri, che sia di grande utilità. Passa all'interno delle vie attuali, quindi non toglie nulla a facciate; non vedo affatto come si possa dire che via Cantarana sia un luogo caratteristico della città, così come altri che sono stati nominati, per esempio vicolo Posterla e via dell'Inferno.

Qual'è il vantaggio di questa nuova strada? Che noi avremo finalmente una strada che parte dall'imbocco della via Emilia per entrare in città, che è una strada transitabile, perché via S. Vitale e via Zamboni sono difficilmente transitabili. Si capisce che, ad un certo punto, vi faremo il senso unico, è giusto consigliere Gozzi, ma poi anche il senso unico non è una soluzione.

Lungo la nuova via noi avremo un transito rapido, che potrà arrivare precisamente nel centro direzionale. L'interesse di quella strada non è di arrivare in Piazza Aldrovandi e poi di andare verso sud; l'interesse, soprattutto, è di arrivare in Piazza Aldrovandi e di andare invece nel senso opposto. Quindi a me pare che quella strada che partirà da Porta S. Felice e arriverà a Porta Maggiore, non porti

verso il centro, ma in realtà eviti di condurre in centro, perchè il traffico vi sarà più agevole.

Dalla parte opposta, si deve fare o non la strada che deve passare per via Posterla allargata?

L'ing. Melloni aveva proposto di allargare soltanto la via Posterla per non toccare il fabbricato prospettante su Piazza Aldrovandi in Strada Maggiore. Se questo fosse possibile tecnicamente, io non avrei nessuna difficoltà, perchè non c'è nulla contro questo edificio; a me pare che non sia tecnicamente possibile.

Consigliere Melloni — Non è esatto, signor Sindaco: non è per salvare quel fabbricato, che non m'interessa assolutamente niente, ma se per allargare via Posterla, fosse possibile demolirne soltanto una parte, sarebbe molto meglio. Io non ho nessun interesse perchè quel fabbricato...

Sindaco — Va bene, lei ha creduto opportuno di precisare, ma io non avevo nessuna intenzione... Siccome lei aveva suggerito di passare per via Posterla con una soluzione diversa da quella proposta, a me pare che la soluzione di passare da via Posterla non sia realizzabile altro che in quella maniera. Non vedo altra possibilità, e credo, invece, che quella soluzione sia utile, perchè completa la possibilità di movimento dalla parte opposta a quella del centro direzionale.

Qui è sorta la questione del vincolo sull'edificio di cui si è parlato. Bisogna che io dica, a questo proposito, che dalla commissione faceva parte il delegato del Sovrintendente ai monumenti, che era il Vice Sovrintendente, così come noi abbiamo avuto nella commissione i rappresentanti dell'Ordine degli ingegneri e di altri enti, cioè delle persone che traevano importanza per la loro presenza, non soltanto dalla loro personale competenza, ma anche dall'incarico che avevano ricevuto: i rappresentanti dell'Ordine degli ingegneri, dell'Ordine degli architetti, dell'Ordine dei geometri, dell'Accademia Clementina, dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, in via ufficiosa, il rappresentante del Provveditorato alle Opere Pubbliche. Questo per dimostrare che noi abbiamo fatto tutto il necessario per interessare tutti gli enti specializzati. La mia opinione è che il Sovrintendente ai Monumenti avrebbe anche potuto informare il Comune quando ha messo il vincolo su quel fabbricato. Vi è stato un consigliere, mi pare il consigliere Melloni, che ha anch'egli fatto un'allusione in questo senso.

Il giorno in cui, a discussione sorta su questa questione, si è messo il vincolo, il vincolo non ci è stato neppure comunicato, noi l'abbiamo saputo da terzi. Credo che non sia la via che si deve seguire. Ad ogni modo, vediamo com'è questo vincolo: come l'interpreto io, esso non ci disturba in nessuna maniera, per quanto riguarda la realizzazione del piano regio-

latore. Il vincolo si riferisce alle mura del mille, non alle mura dell'ottocento, e le mura del mille sono dentro al fabbricato. Se vogliamo salvare le mura del mille, non è necessario che salviamo quel fabbricato.

Si dice: ci sono degli affreschi importanti. Bene, gli affreschi si salvano anche senza che il fabbricato dove si trovano debba restare in piedi.

Si dice anche: vi deve essere un ambientamento nel luogo. Io sono d'accordo che vi debba essere un ambientamento; abbiamo di fronte la basilica dei Servi, abbiamo di fronte quel portico che conosciamo, è evidente che il tutto deve essere ambientato. Si tratta di vedere: l'unico ambientamento possibile è quello che c'è oggi, oppure questo significa che noi dobbiamo dare una soluzione che tenga conto dell'ambientamento, anche con altra soluzione? Ecco il problema. Quindi io credo che, di per sé, il vincolo può essere stato opportuno, perchè ha voluto stabilire che in quel luogo cambiamenti si possono fare, ma soltanto a determinate condizioni, sotto certi controlli. Su questo posso essere d'accordo; non sono d'accordo invece che quel vincolo debba necessariamente implicare certe conseguenze che ne sono state dedotte.

Comunque, ripeto, nessuno si accanisce contro quella costruzione in modo particolare; se si potesse evitare di abbattere quella costruzione, non ci sarebbe niente da dire.

Qualcuno ha fatto la critica dei giardinetti. Se si fa la critica dell'aiuola o del franco-bollo di verde io sono d'accordo, ma a volte ci sono anche dei piccoli ciuffi di alberi che invece danno un rilievo grandissimo all'ambiente sul piano architettonico e paesistico. Esempi: Piazza S. Stefano; ci sono pochi cipressi sul fianco della chiesa e senza quegli alberi quell'angolo sarebbe diverso e ci perderebbe. Altro esempio: il fianco della chiesa di S. Domenico; ci sono due o tre alberi annosi: Ebbene, voi credete che quei due o tre alberi, che sono ben poca cosa, non donino molto all'ambiente? Partendo da questo si capisce che si possono adottare, o nei pressi della chiesa dei Servi, o in altri luoghi, soluzioni che non vi è nessuna ragione di respingere soltanto perchè si tratta di un gruppo di pochi alberi. Del resto, la maggior parte dei giardini che noi abbiamo previsto sono grandi quanto il giardino di Piazza Cavour, cioè hanno già una misura di una certa importanza.

In via Giuseppe Petroni vi è la questione dell'arco in fondo e dell'arco all'inizio. Si dice: come si passerà? Come si faranno questi archi? Tra i progetti di Piano Regolatore di Bologna, ne ho trovato uno di più di vent'anni fa che prevede un nuovo arco in fondo a via Giuseppe Petroni. Insomma, si vede che coloro che avevano esaminato e previsto quella soluzione, avevano trovato il modo di poter passare, di costruire quell'arco, e non credo affatto che sia

impossibile passare (ho guardato anche alle altezze dalla parte di Piazza Aldrovandi); credo che si possa benissimo fare quanto è previsto dal Piano Regolatore. Bisogna anche tener conto, per la cerchia detta del mille, che le soluzioni previste non costituiscono a vero dire uno sventramento: gli sventramenti sono ben altra cosa, gli sventramenti sono lo svuotamento di quartieri interi, o di grosse parti di un quartiere; qui si tratta, invece, di una zona limitata, quindi chiamando le cose col loro nome, si tratta di un allargamento della strada e non di uno sventramento.

Arriviamo in via Falegnami. L'allargamento di via Falegnami era previsto dal piano dell'89. Che l'allargamento di via Falegnami e lo spostamento del suo asse sia una cosa utile e giusta, credo che sia innegabile da parte di chiunque. Segue via Riva Reno, allargata con la copertura del canale come sappiamo, e la nuova via che giunge a Porta S. Felice.

L'allargamento di via Falegnami condiziona l'insieme. E noi dovremmo esitare a fare questo modesto, breve allargamento di via Falegnami, già previsto nel 1889? Non vedo perchè dovremmo esitare.

Si è fatto un rilievo per quello che riguarda la Corte dei Galluzzi; in commissione la soluzione per la Corte dei Galluzzi era stata approvata da tutti, ad ogni modo debbo precisare che non si tratta qui di sventrare i fabbricati che prospettano sulla Corte dei Galluzzi, si tratta di fare un arco (ed anche questa è una vecchia previsione di vecchi piani) un arco che metta in comunicazione la Corte dei Galluzzi con la via Pignattari e, attraverso questo, creare la vista della torre della Corte dei Galluzzi. Non credo che anche questa sia una soluzione che porti nocimento, ma credo invece che metta più in evidenza alcune bellezze cittadine effettivamente antiche.

Per la zona dei Celestini, mi pare che sia opportuno allargare, dare aria, risanare. E', oltre tutto, questione d'igiene.

Per la zona dei Ranocchi e Pescherie Vecchie altrettanto; i vecchi piani regolatori, quello dell'89 e tutti i progetti successivi, prevedevano un'apertura maggiore di quella che noi proponiamo di fare, e anche lì dire che «così si mantiene il carattere bolognese», mi pare cosa assai eccessiva.

Ora vorrei parlare di via Fossato e di via Nosadella.

La commissione aveva escluso l'allargamento di via Nosadella. Bisogna che io dica che non tutta la Giunta, ma la maggior parte della Giunta aveva proposto alla commissione l'allargamento di via Nosadella, per le ragioni che sono state dette anche in Consiglio comunale, cioè che si tratta di una strada diretta da Piazza Malpighi verso il sud, che sboccherebbe di fronte al bel palazzo Albergati, che avrebbe sullo sfondo la villa Aldini e che avrebbe la via

Malpertuso come possibilità di sviluppo verso la circonvallazione.

Quando la Giunta ha presentato questa proposta, la commissione è rimasta del suo parere, e ha fatto presente che vi erano diversi problemi da considerare: in primo luogo, la questione ambientale. Si è detto: mentre non è giusto considerare caratteristica ambientale la condizione di certe strade, è invece giusto considerare tale la conformazione di via Nosadella. Poi è stato fatto presente che sia sulla sinistra quanto sulla destra di via Nosadella esistevano costruzioni di pregio, e sarebbe stato necessario incidere o da una parte o dall'altra o dalle due parti insieme se si voleva allargare la via.

Sulla sinistra c'è una chiesa, poi c'è un istituto religioso e dalla parte destra c'è l'Istituto dei Sordomuti. Naturalmente noi non partiamo dal concetto che dove c'è un istituto, dove c'è una determinata costruzione non si possa allargare, non si possa abbattere; bisogna vedere di che cosa si tratta, del valore che, sotto vari aspetti, uno o più edifici possono avere. Si è fatta presente un'altra questione: non si può sbocciare dalla via Nosadella sulla via Saragozza, così come lo sbocco si presenta oggi, ma bisogna farci una piazzetta, quindi bisogna incidere di più sui fabbricati. Non solo, ma se la direzione della via Nosadella, di fronte al palazzo Albergati è molto favorevole per quello che riguarda il paesaggio e la vista architettonica, essa non è adatta per imboccare poi successivamente la via Malpertuso. Allora bisogna indirizzare lo sbocco più verso Porta Saragozza, per iniziare il movimento che deve portare in via Malpertuso. Lo sbocco di via Malpertuso sul viale Aldini è poi particolarmente infelice, perchè il viale è in discesa, le macchine vi transitano con molta velocità, l'angolo avviene retto e così via. Queste erano le ragioni per le quali si preferiva l'altra soluzione, cioè l'allargamento di via del Fossato che, fra l'altro, incide su abitazioni di minore consistenza, che permette di fare uno slargo all'incontro con via Saragozza, con minore spesa, risanando quella zona che ha sulla sinistra un marciapiede che permette una maggiore visibilità.

Bisogna ancora dire che il progetto di piano regolatore originario si fermava a via Saragozza, e questo spiega, secondo me, un altro degli equivoci che si è prodotto nella discussione e del quale non ho ancora parlato. Alcuni dei consiglieri hanno ritenuto che la prosecuzione di questa strada non portasse al viale Aldini, ma che dovesse dirigersi soltanto verso via Capramozza, via Castelfidardo, Porta D'Azeglio o via Solferini. Questa osservazione fu fatta anche dalla Giunta e, dopo discussione, fu proposto invece di continuare la via Fossato allargata attraverso la via dei Tessitori per sbocciare in viale Aldini. Credo che questa non sia una soluzione di ripiego, ma che sia veramente molto utile e che crei quel tale colle-

gamento sud-nord che può dare alla viabilità e ai collegamenti del centro direzionale un apporto veramente considerevole attraverso il traffico che viene dalla circonvallazione a sud della città. Non si attraversano costruzioni di valore, vi sono anche dei vuoti numerosi e si intacca un angolo di una costruzione secondaria aggiuntiva della caserma Castelfidardo.

Vediamo ora le questioni delle caserme.

Si è detto: le caserme debbono andar via dal centro della città, bisogna avere meno pazienza, bisogna essere più energici, e così via. Debbo dichiarare che questo è un obiettivo che è anche nostro, ma, come dicevo prima, noi intendiamo avere un piano regolatore, non che provochi una lite interminabile, ma che, lasciando aperte certe questioni e continuando a dibattere e ad agire per le migliori soluzioni, consenta al piano stesso di avere un'approvazione la più rapida che sia possibile. Quindi è giusto che noi solleviamo questa questione nei confronti dell'Autorità militare, ma le difficoltà che abbiamo avuto sono già tali e tante che non credo noi possiamo affrontarne altre alla leggera per non compromettere l'approvazione del Piano Regolatore.

Continueremo ad agire, continueremo ad interessarcene, ma a noi non è indifferente che il Piano vada in vigore prima o poi, noi tendiamo che il Piano vada in vigore il più rapidamente possibile, l'importante è che non si comprometta nulla. Mi diceva l'altro giorno l'Ingegnere capo che è stata esaminata la possibilità di una soluzione del collegamento via Capramozza via Castelfidardo che potrebbe essere migliorata, intaccando un po' anche da questo lato la caserma Castelfidardo. Credo che una soluzione simile potrebbe essere per intanto esaminata, senza rinunciare ad ottenere, attraverso un'eventuale variante del Piano Regolatore, una soluzione generale pre quanto riguarda le caserme che si trovano nella zona centrale della città.

Per quanto riguarda gli stabilimenti ferroviari, bisogna che io ripeta quello che ho detto in un'interruzione, che fu precisamente l'ing. Melloni a dettare a verbale della commissione la frase che press'a poco io usai nel riferire al Consiglio. Egli cioè riteneva che, data la situazione, non fosse il caso di modificare su questo punto il Piano Regolatore.

Ma, poichè è stata sollevata dopo la questione di taluni impianti ferroviari e non di tutti, cioè, se ho capito bene, delle officine di riparazione del materiale mobile, della Piccola Velocità, dello Scalo Ravone e io aggiungerei anche di quell'allargamento del piazzale della Ferrovia del quale ha, ritengo, giustamente parlato il consigliere Crocioni, penso che noi dobbiamo intavolare trattative con le Ferrovie per fare queste richieste, senza modificare il Piano per non aprire un conflitto che, senza dubbio, ci porterebbe lontano. Il Piano infatti deve essere approvato con l'accordo dei Ministeri

dei Trasporti e siccome, fino a questo momento, noi sappiamo che il Ministero dei Trasporti non concede di più di quello a cui siamo faticosamente arrivati, potremmo rischiare di respingere in alto mare tutto il Piano. Del resto, nemmeno in questo caso, nulla sarebbe compromesso; noi continueremo la nostra battaglia, potremo continuarla con più energia, col conforto del voto del Consiglio, col conforto dell'approvazione della popolazione, in modo di arrivare successivamente alla soluzione desiderata.

Mi accorgo ora che mi sono dimenticato di dire una cosa a proposito di via del Fossato. Mi sono reso conto, guardando le tavole, che l'allargamento di via del Fossato incide un po' nel giardino dell'Istituto dei Preti Poveri. Questa non è una cosa che ci lascia indifferenti, ci fa dispiacere, ma, insomma, si tratta di scegliere: si può passare per via Nosadella e bisogna passare sul corpo dell'Istituto dei Sordomuti e di altri istituti, o si passa da via del Fossato e si incide sull'Istituto dei Preti Poveri. Questo perderebbe quattrocento metri quadrati, resterebbe un giardino di millecinquecento metri quadrati; però oggi, da quella parte, c'è un muraglione che non credo valorizzi molto la proprietà che vi si trova; domani una strada ben diversa dall'attuale potrebbe dare maggiore valore a quella proprietà. Dico questo anche per significare che questi problemi sono stati esaminati, con serietà, sotto ogni punto di vista e se per avventura il fatto che si incide su quella proprietà dovesse essere un motivo della contrarietà a quella soluzione, io penso che spiegandoci così con tutta franchezza, potremo eventualmente trovare l'accordo.

Quando si dice che bisogna cercare di avere le approvazioni il più presto possibile, non si dice soltanto una cosa che possa giustificarsi col desiderio di veder chiusa una questione fatta da una o da un'altra amministrazione, si tratta di una cosa estremamente concreta per l'avvenire del Piano nel suo insieme.

Dal giorno in cui noi avremo approvato il Piano, funziona una clausola di salvaguardia che consenta di non permettere più nessuna costruzione che sia in contrasto col Piano, ma questa clausola dura due anni, secondo la legge. Quindi la opportunità di fare in modo che il Piano Regolatore sia approvato entro questo termine non è una preoccupazione campata in aria, ma una preoccupazione che ha una enorme importanza.

Un piano regolatore che dopo due anni non fosse più coperto dalla clausola di salvaguardia è un piano regolatore che salta per aria. Se ci fosse qualcuno che dicesse: benissimo se salta per aria, questa è l'opera di un'amministrazione che non ci piace, peggio per essa, risponderci che ne vanno di mezzo gli interessi della città, non l'interesse di questo o di quello. Se allo scadere dei due anni, ognuno si mette a costruire come gli pare e piace, domani tutte

le soluzioni varie di Bologna sono compromesse, tutte le soluzioni architettoniche di zona, eccetera, possono essere rese impossibili. E' dunque un interesse di carattere generale che vale per tutti, in cui siamo tutti uguali, e dobbiamo tutti vedere le cose, ritengo, alla stessa maniera. Ecco perchè non dobbiamo andare a cercare delle difficoltà in più di quelle che sono inevitabili, lasciando aperte però quelle soluzioni che difendiamo per l'avvenire.

Un altro punto sul quale debbo rispondere è quello delle modifiche al Piano di Ricostruzione. Non ho capito perchè viene ritenuto da qualche collega un fatto così grave avere proceduto ad alcune modifiche del Piano di ricostruzione. Le modifiche sono elencate nella relazione. Si dice nella relazione che quasi tutte sono state concordate con gl'interessati; buona parte di queste modifiche sono di un interesse generale evidente, che tale appare alla semplice lettura. Può darsi che vi sia un caso o qualche caso in cui gli interessati si lamentano, e possono avere anche obiettivamente ragione di lamentarsi, dal punto di vista personale. Ma si tratta di vedere se quella variante è giustificata o no, obiettivamente sotto l'aspetto dell'interesse generale. Può anche esservi la povera vedova pensionata la quale si trova in una situazione difficile. Se fosse approvata la legge alla quale io penso quella vedova dovrebbe essere indennizzata per il danno che riceve, se altri pagassero qualche cosa o molto, magari, per il beneficio che riceverebbero. Può darsi che quella signora abbia ragione, dal punto di vista singolo, ma io mi domando: se ci sono delle opportunità, delle necessità di carattere pubblico, dobbiamo, per questo, rinunciare alla soluzione? Quando verranno presentate le osservazioni noi potremo esaminarle una per una.

Mi si avverte che non ho parlato di via Rialto; giusto. Per quanto riguarda via Rialto e le soluzioni proposte, bisogna tener presente che il Piano prevedeva, l'abbattimento di due gruppi di fabbricati ai due estremi di via Rialto, uno per allargare lo sbocco nella piazzetta di via Castiglione e per togliere quella strettoia della via Castiglione, all'angolo di via Arienti, l'altro, in fondo, per togliere la strettoia che c'è all'angolo con la via Castellata; quindi, con questi due provvedimenti, la viabilità di via Rialto viene ad essere molto migliorata. Siccome i consiglieri che hanno richiesto l'allargamento di via Rialto non hanno parlato di queste due misure già contenute nel Piano per le due estremità, io desidererei sapere se le hanno considerate e se, anche considerandole, ritengono che la via Rialto debba essere allargata. Ad ogni modo, non avremmo nessuna obiezione ad allargare questa strada. A me era sembrato che l'allargamento dovesse avvenire sulla destra, salendo verso Porta Castiglione, ma si è trovato che là vi è una casa del quattrocento che non può essere toccata, ed allora l'al-

largamento dovrà essere fatto nella parte opposta, mi dice l'Ufficio Tecnico.

Questo mi ha preoccupato, perchè io temo che il numero di case da abbattere fosse molto più considerevole; pare che non sia così. Ad ogni modo, la questione di via Rialto potrà essere meglio esaminata. Io credo che se non c'è qualche cosa che ci consigli in modo assoluto, questo allargamento potrà essere fatto.

Ci sono molte altre cose, ritengo, che potrebbero essere dette, e probabilmente a qualche osservazione non ho risposto. Se le risposte sono ritenute necessarie, i consiglieri interessati sono pregati di richiederle ed io mi sforzerò di rispondere anche a quello che posso avere tralasciato. Del resto, il discorso è già molto lungo e val meglio chiuderlo. Si è detto — e chiudo — che si trattava di un piano politico, perchè l'amministrazione avrebbe potuto vantarsi di questo piano o per non so quali altri motivi. Vorrei pregare coloro che hanno fatto queste critiche di considerare che questa osservazione può essere ritorta nei loro confronti perchè un'osservazione di questo genere può far pensare ad un'opposizione di carattere preconcetto per motivi politici da parte di taluni. Siccome si teme che la Giunta possa vantarsi di un piano che ha condotto in porto, così voi vi opponete affinché questo piano non possa approdare. Non credo che una discussione di questo genere sarebbe molto proficua di fronte alla popolazione, nè servirebbe ad illustrare che cosa è il Piano Regolatore. Soprattutto, un'impostazione di questo genere sarebbe non obiettiva, assolutamente ingiusta, come sarebbe ingiusta e sterile la posizione secondo la quale si vorrebbe additare un consigliere della minoranza al severo giudizio della popolazione, perchè su certe cose può essersi trovato più o meno in accordo con la maggioranza. Proprio questo, secondo me, è l'impostazione che non bisogna dare, dal punto di vista degli interessi cittadini che noi siamo chiamati a tutelare.

Io non scenderò su questo terreno, ma potrei dire rivolgendomi ad altri consiglieri: ah, siete andati d'accordo con quelli là, adesso io, la prima volta che avrò occasione di parlare in pubblico, non in veste ufficiale, ve le suonerò, perchè siete andati d'accordo, mentre in certi altri casi d'accordo non andavate. Ed altre cose di questo genere.

Credo che questa sia una via sbagliata.

Si è parlato di speculazioni che possono essere fatte. Ho già detto che ogni piano regolatore consente delle speculazioni fino a che la legislazione resta l'attuale, ma se qualcuno volesse con questo insinuare che vi possa essere, per una situazione di questo genere, una responsabilità della Giunta, noi a questo risponderemo con la massima tranquillità, certi del giudizio che la popolazione potrà dare a questo proposito, perchè, come ho detto prima, non siamo noi che dobbiamo fare le leggi che impe-

discano certe speculazioni. noi queste leggi le richiediamo inutilmente da anni.

Vorrei quindi rivolgere un appello al Consiglio comunale, perchè, sfrondata di tutti questi aspetti che ritengo deteriori, la nostra discussione si svolgesse su quello che è veramente l'argomento che interessa noi e la cittadinanza, cioè il Piano Regolatore, gli interessi generali della città, lo sviluppo e l'avvenire della nostra Bologna.

Durante l'intervento del Sindaco sono entrati i consiglieri Bignardi, Salizzoni, Crocioni, Gozzi e l'Assessore Beltrame ed è uscito il consigliere Taddia: sono presenti n. 42 consiglieri.

Sindaco — Propongo di passare alla trattazione di altri argomenti, rinviando ad altro giorno la continuazione della discussione sul Piano Regolatore, a meno che i colleghi non preferiscano di parlare subito. Ripeto, credo che sia giusto non andare oltre un limite ragionevole, ma è evidente che, allo stato in cui siamo giunti, se altri domandano la parola, è giusto che si possa ancora discutere, se si crede; se invece non si crede, naturalmente si può fare anche in un altro modo.

Consigliere Martinuzzi — Onorevole, io penso che a questo punto sarebbe opportuno decidere il sistema di votazione. Ne parliamo anche nella seduta scorsa e mi pare che il consigliere Bignardi fosse un po' del mio parere...

Consigliere Crocioni — Non è ancora chiusa la discussione...

Consigliere Martinuzzi — Va bene, Crocioni, ma la questione è una altra. E' opportuno sapere prima come si voterà il partito di deliberazione per potere suddividere gli interventi sui vari punti del partito stesso.

Consigliere Crocioni — Come si fa a discutere il sistema di votazione quando non è chiusa la discussione?

Sindaco — Ho preparato un progetto di deliberazione che non è ancora completamente redatto e che vorrei intanto fare conoscere al Consiglio. Esso potrà orientare, ritengo. E' redatto in questi termini:

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che con deliberazione consiliare 14 luglio 1952, approvata dalla G.P.A. in seduta 17 settembre stesso anno, n. 57215 div. 4^a, fu nominata una apposita Commissione per assistere l'Ufficio Tecnico comunale nella redazione di un nuovo Piano Regolatore generale per la città di Bologna;

che detta Commissione venne composta dai signori:

Geom. Sante Bentini, Assessore, Presidente

Prof. Arch. Piero Bottoni

Prof. Ing. Aldo della Rocca (deceduto)

Avv. Alberto De Lauretis, consulente legale del Comune

Ing. Francesco Fantoni, direttore dei servizi tecnici del Comune

Dott. Attilio Gnutti, Capo Ripartizione amministrativa della direzione Servizi Tecnici

Ing. Paolo Graziani, rappresentante dell'Ordine degli Ingegneri

Avv. Alberto Legnani, rappresentante dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Prof. Roberto Maccolini, Ufficiale Sanitario del Comune

Prof. Arch. Plinio Marconi

Arch. Ettore Martini, rappresentante della Sovrintendenza ai monumenti

Ing. Mario Pucci

Ing. Giorgio Ramponi, rappresentante dell'Accademia Clementina

Arch. Enea Trenti, rappresentante dell'Ordine degli Architetti

Arch. Giuseppe Vaccaro

Geom. Ciro Vicenzi, rappresentante dell'Ordine dei Geometri

Arch. Luigi Vignali

con la partecipazione, in veste di osservatore, dell'Arch. Pierfederici della Sezione Urbanistica compartimentale;

dato atto: che i consiglieri hanno ricevuto nell'ottobre 1954 il testo di una prima illustrazione del Piano Regolatore redatta, a nome anche degli altri membri della Commissione, dagli architetti Giuseppe Vaccaro e Plinio Marconi e dall'Ingegnere Capo del Comune Francesco Fantoni, ed hanno ascoltato, nella seduta privata dell'8 novembre 1954, una relazione del medesimo ing. Fantoni sul piano stesso, accompagnata da proiezioni e dalla descrizione delle tavole costituenti il progetto del Piano;

che, ad illustrazione delle tavole e degli elaborati del piano, venne fatta ai consiglieri una diffusa relazione sull'argomento, nella seduta del Consiglio comunale del 29 luglio 1955, da parte dell'Assessore geom. Sante Bentini e dell'Ingegnere Capo del Comune;

che ai consiglieri vennero distribuiti il 30 luglio 1955 le norme tecniche di attuazione del P. R. e il testo delle parti prima e seconda della relazione al Piano stesso;

che ai consiglieri il giorno 31 agosto 1955 venne distribuito il testo delle parti terza e quarta della anzidetta relazione;

che, dal giorno 30 luglio 1955, furono posti a disposizione dei consiglieri, per il loro esame, tutte le tavole e gli elaborati che formano il progetto del piano regolatore e cioè:

I) Planimetria al 250.000 riguardante il territorio della Regione;

II) Planimetria al 100.000 riguardante l'inserimento del Comune nella Regione;

III) Planimetria al 25.000 riguardante il futuro sviluppo dell'aggregato urbano in rapporto al territorio comunale;

IV) Planimetria al 5.000 rappresentante lo intero aggregato urbano di progetto;

V) Planimetria al 2.000 rappresentante il progetto del Piano Regolatore nella zona centrale della città compresa entro i viali di circonvallazione;

VI) - VII) - VIII) Tavole complementari illustranti alcuni problemi particolari;

III-bis - IV-bis - V-bis - VI-bis) Tavole complementari illustranti la situazione attuale;

Norme tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore Generale;

Relazione e suoi allegati.

Dato atto, inoltre che i documenti soprallencati sono stati tutti approvati all'unanimità dalla Commissione consultiva suddetta e dalla Giunta Municipale, la quale ultima li sottopone alla deliberazione del Consiglio;

delibera

1) di adottare, a norma della legge 17 agosto 1942, n. 1150, il piano regolatore generale della città di Bologna, costituito dalle tavole e dagli elaborati di cui sopra, approntandovi la modificazione riportata sul piano, dell'allargamento della via Rialto sul lato sinistro partendo dall'incrocio con la via Castellata;

2) di raccomandare alla Giunta di condurre le opportune ulteriori trattative:

a) per trasferire nella zona esterna alla circonvallazione le caserme che sussistono ancora nel nucleo centrale cittadino (caserme di via Castelfidardo, di via Urbana, di via Fondazione);

b) per trasferire le officine ferroviarie, lo scalo Piccola Velocità e quello di Ravone, in zone più periferiche, nonché per l'allargamento del piazzale della Stazione viaggiatori fino all'imbocco della via Amendola; riservandosi, il Consiglio, di deliberare sulla materia, oggetto delle lett. a e b che precedono in sede di eventuali future varianti al P. R.;

3) di aggiungere, all'art. 5 delle norme di attuazione, nella linea nel quale si parla dei magazzini, le seguenti parole: « capannoni, tettoie anche chiuse e simili. I magazzini potranno essere consentiti nelle zone residenziali alla

ulteriore condizione che la loro natura non crei difficoltà al traffico viario »;

4) di approvare in particolare la parte IV della relazione circa la graduazione nel tempo dell'attuazione del piano regolatore, riservandosi di stabilire con successiva deliberazione l'ordine dei primi piani particolareggiati da attuarsi al riguardo, rivolgendo sin d'ora un pressante invito alle Amministrazioni interessate, e in particolare al Ministero dei Trasporti, affinché si possa rapidamente procedere alla costruzione della strada Borgo Panigale - Casalecchio, essendo di estrema urgenza allontanare l'ingente traffico, che ora è costretto a svolgersi nei tratti urbani della via Emilia e della Poretana;

5) di riservarsi altresì — in sede di adozione dei piani particolareggiati — di deliberare le forme concrete di applicazione del criterio di costruire centri sufficienti di vita autonoma nei quartieri decentrati d'espansione (come indicato nella relazione) e nelle zone soggette al risanamento;

6) di decidere nella medesima sede di cui sopra circa la costruzione di più ampie vie di arroccamento fra le radiali interne nelle zone soggette al risanamento;

7) di riservare ad altro apposito provvedimento l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 18 della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150;

8) di pubblicare nel suo testo integrale la relazione sul Piano Regolatore, e di dare ad essa la opportuna diffusione in ogni forma, particolarmente nelle parti III e IV e nelle norme di attuazione, nonché di porre a disposizione della cittadinanza il resoconto della discussione avvenuta sull'argomento nel Consiglio comunale;

9) di pregare la G.P.A. di procedere, con opportuna e cortese rapidità, al controllo degli adempimenti previsti dalla legge da parte del Comune e della regolarità formale degli atti espletati, riservate le determinazioni che potranno essere adottate da parte degli organi tecnici, affinché si possa al più presto inviare tutti gli atti, eseguiti gli altri incombeni di legge, agli organi ministeriali, ai quali è devoluto l'esame di merito del Piano Regolatore generale, a norma degli articoli 8 e 10 della legge 17 agosto 1942, n. 1150.

Consigliere di Vistarino — Signor Sindaco, questo progetto di deliberazione dovrebbe essere distribuito, in modo che lo si possa studiare.

Consigliere Martinuzzi — Signor Sindaco, riprendendo l'interruzione di Crocioni, è quanto mai opportuno che questo progetto di deliberazione, che diventerà poi addirittura il provvedimento definitivo con cui sarà approvato il

3 Ottobre 1955

Piano Regolatore, sia — appunto perchè la discussione è ancora aperta — distribuita in tempo, in maniera che noi possiamo proseguire la discussione proprio su quel progetto di deliberazione.

Se, per esempio, qualcuno di noi riterrà di proporre di aggiungere a quegli otto, nove punti un altro punto ancora, oppure di sopprimerne uno per crearne uno diverso, proprio perchè la discussione è ancora aperta, potrà farlo. Ma è opportuno che questo progetto di deliberazione ci sia distribuito in bozza in modo che se ne possa discutere appunto, prima della votazione.

Sindaco — Va bene, domani sarà distribuito ai signori consiglieri.

Ed ora propongo di rinviare la discussione sul Piano Regolatore alla prossima seduta, che avrà luogo venerdì prossimo 7 corrente. Intanto però abbiamo alcuni argomenti amministrativi da trattare subito.

(omissis)

Sindaco — La seduta è tolta e rinviata a venerdì prossimo 7 corrente.

Sono le ore 24 del giorno 3 ottobre 1955.

Verbale letto ed approvato per delega consiliare nella seduta di Giunta dell'11 ottobre 1955, dopo aver dato notizia di tale seduta ai signori consiglieri con foglio P.G. N. 67253, in data 6 ottobre 1955, affinché potessero assistervi per apportare al verbale eventuali rettifiche.

Il Presidente

G. DOZZA

Il Consigliere Anziano

E. BONAZZI

Il Segretario Generale

A. GAIANI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1955 (7^a)

Indetta dalla Giunta municipale una sessione straordinaria, iniziata il 17 settembre u. s., oggi lunedì 10 (dieci) del mese di ottobre 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'ordine del giorno della sessione consiliare medesima.

Alle ore 21,25 si procede all'appello dei Consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta:

- 1) Dozza on.le Giuseppe
- 2) Beltrame dott. Giuseppe
- 3) Bentini geom. Sante
- 4) Bernardi Giovanni
- 5) Bugatti Lanfranco
- 6) Cenerini dott. Renato
- 7) Fortunati on.le prof. Paolo
- 8) Gabelli prof. Giuseppe
- 9) Bergonzoni Dino
- 10) Lorenzini dott. Umbro
- 11) Tomba Abramo

Per il Consiglio:

- 12) Alvisi dott.ssa Liliana
- 13) Bacchi avv. Giuseppe
- 14) Bassi Enrico
- 15) Bellettini dott. Athos
- 16) Bignardi dott. Agostino
- 17) Bonazzi Enrico
- 18) Bonazzi Rino
- 19) Bortolotti ing. Giovanni
- 20) Corrias avv. Renato
- 21) Gagliani Armando
- 22) Giordani prof. Domenico
- 23) Giorgi di Vistarino ing. Giorgio
- 24) Malaguti Onorato
- 25) Martinuzzi avv. Edmondo
- 26) Melloni ing. Giorgio
- 27) Nascimbeni dott. Giovanni
- 28) Olivo dott. prof. Oliviero Mario
- 29) Ottani Agostino
- 30) Salizzoni dott. Carlo

- 31) Sassaro rag. Vittorio
- 32) Serra Maestra Anna
- 33) Stefani Dante
- 34) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 35) Toffoletto dott. Ettore
- 36) Trombetti Gustavo
- 37) Volpelli Marino

SINDACO — Sono presenti n. 37 consiglieri. La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza l'Assessore Anziano Samaja ed i consiglieri Bentivoglio, Borghi, Forni, Savoia e Vighi.

Nomino scrutatori i consiglieri Giordani, Bortolotti, Bonazzi Rino.

N. 1 dell'Ordine del Giorno:

NUOVO PIANO REGOLATORE

SINDACO — Continua la discussione sul n. 1 dell'ordine del giorno: L'unico iscritto a parlare è l'onorevole Taddia, che non è presente in questo momento

Consigliere BASSI — Prendo la parola per una breve dichiarazione, che ritengo doverosa dopo la perplessità che ha suscitato in me, e forse in molti altri, la discussione sinora svolta sul piano regolatore. E mi spiego. Era, ed è tuttora, mio intendimento di non partecipare a questo dibattito, perchè l'esame e lo studio del piano regolatore richiedeva una disponibilità di tempo di cui io, in questo periodo, non dispongo. E fu anche per questa considerazione che caldeggiai la nomina della Commissione consiliare per l'esame e lo studio del Piano Regolatore predisposto dalla Direzione dei Servizi Tecnici del Comune, assistita da una Commissione consultiva, composta da chiari ed eminenti studiosi della materia. Era quindi da ritenersi che la Commissione consiliare avesse poi riferito al Consiglio se essa aveva o no trovato il Piano regolatore rispondente al suo scopo, risparmiando così a noi consiglieri lo studio generale del Piano e limitando di conseguenza il nostro compito all'accettazione o al rigetto del piano stesso o al solo esame di aspetti partico-

lari di più facile e rapida comprensione e trattazione.

Ora, e la cosa la rilevo con rincrescimento, non solo è mancato il riferimento della Commissione, riferimento che secondo le buone usanze avrebbe dovuto essere distribuito in precedenza ai consiglieri, perchè problemi come questo non si trattano con improvvisazioni, sia pure meditate, ma abbiamo anzi assistito al fatto che ogni singolo componente della commissione consiliare è venuto qui ad esporci non i risultati del lavoro compiuto dalla commissione, bensì il rispettivo punto di vista sui criteri generali ai quali avrebbe dovuto ispirarsi il Piano regolatore, prospettando e propugnando soluzioni che prescindono da quelle esposte nel Piano in esame, trasformando così il dibattito in un contrasto fra più o meno fondate ipotesi. Io non nego pregio e valore agli interventi dei singoli commissari, ma francamente debbo negare che il criterio da loro seguito abbia risposto allo scopo e costituisca un metodo di fecondo lavoro.

Compito della Commissione consiliare, seusatemi l'accento propedeutico, era di esaminare il Piano regolatore dallo stesso punto di vista che ha ispirato e guidato i suoi ideatori e compilatori. Non credo che vi sia altro criterio per giudicare se un'opera, sia essa tecnica o letteraria, risponda al suo scopo. Ma per fare ciò, bisognava che i componenti della Commissione avessero saputo spogliarsi del proprio modo di pensare per collocarsi in quello dei compilatori del piano. È questo, ripeto, il solo criterio che consenta ad un esaminatore di mettersi in grado di capire e di giudicare un'opera e di riferire se essa consegue gli scopi che il suo autore si proponeva.

Ora, nel nostro caso, si trattava di sapere se, a giudizio dei commissari, il Piano presentato rispondeva alle esigenze presenti e future di Bologna, come esso affrontava la risoluzione di queste esigenze, se conteneva difetti emendabili e quindi se era da accettare o da respingere.

Questo, e non altro, era il compito della Commissione consiliare, se essa intendeva, come doveva intendere, di agevolare i lavori del Consiglio comunale.

Ora, il mancato riferimento scritto della Commissione consiliare, non solo, per consentirci di dare un voto con coscienza, costringerebbe ciascuno di noi a fare il lavoro che ci si era illusi, con il nostro voto, di avere affidato ad essa; ma ha altresì tolto a noi la base per una discussione razionale ed anche la possibilità di arrivare a quella rapida conclusione auspicata da tutti e in modo particolare dalla Onorevole Giunta. Giacchè la discussione, anzichè esaurita, trovandosi in un vicolo cieco, dal quale non è riuscito a trarla nemmeno l'onorevole Sindaco, con il suo ampio intervento dello scorso lunedì, che è stato una valida ed efficace difesa del Piano, senza riconoscere l'opportunità di accogliere alcuno dei suggerimenti affiorati nel corso della nostra discussione. Ma tutto ciò non tranquillizza le nostre coscienze. Tutto ciò non può giustificare

un nostro voto di approvazione o di non approvazione. Infatti, siamo franchi, giacchè dobbiamo decidere dell'avvenire della nostra città, che cosa dovremmo noi approvare? Il piano così come ci è stato presentato o il piano modificato secondo le idee di Crocioni, le varianti di Toffoletto o le raccomandazioni di Bortolotti? Un piano regolatore, sia per gli studi che comporta, sia per i progetti che comprende, sia per gli oneri in esso preventivati, costituisce un blocco, che, in linea teorica, si accetta o si respinge. Ma ammesso pure che esso si potesse sezionare e si volesse dar forma concreta alle idee prospettate nel corso del presente dibattito, dato che queste idee mancano ancora di una formulazione tecnica accettabile per essere introdotte nel piano, bisognerebbe ovviamente rifare progetti e calcoli, che non si improvvisano.

Ecco perchè io ritengo che il Consiglio, anche dopo avere ascoltato il discorso dell'onorevole Sindaco, debba riesaminare la situazione dei suoi lavori, dando magari di nuovo incarico alla stessa Commissione consiliare di rivedere il tutto, formulando proposte concrete.

Io penso che il Consiglio non possa prendere nessuna decisione se prima non ha una parola meditata e motivata di detta Commissione, che lo consigli ad accettare o a respingere il Piano o ad introdurre modifiche per renderlo più rispondente allo scopo. E ciò perchè la decisione che noi andremo a prendere non deve solo tranquillizzare le nostre coscienze, ma deve pure tranquillizzare tutta la opinione pubblica bolognese, nel senso di dimostrare ad essa che noi abbiamo operato nell'interesse presente e futuro di Bologna. Per cui il partito di deliberazione che ci verrà sottoposto, che potrebbe anche essere compilato sulle tracce di quello di cui ci ha dato lettura, la scorsa seduta, l'onorevole Sindaco, dovrà essere completo ed organico, pur ammettendo che esso possa, nel corso della sua realizzazione pratica, subire parziali modifiche, che dovranno però essere tutte vagliate e deliberate, così come completo ed organico era il partito di deliberazione che il 23 novembre 1885 il Sindaco Gaetano Tacconi, insieme all'Assessore Gualtiero Sacchetti, a nome della Giunta Municipale, presentava al Consiglio comunale di Bologna, il cui testo passò poi alla storia locale come « Il Piano Edilizio regolatore e di ampliamento della città » del 1889.

Ho ritenuto mio dovere fare presenti queste mie perplessità e riserve sulla eventuale decisione di procedere, allo stato attuale della discussione, ad un voto. E nel far ciò, mi sono ben guardato, per le ragioni fatte presenti all'inizio, di entrare nel merito del problema, che pur così vivamente mi attrae e mi interessa e per la cui felice soluzione formulo i più sinceri auguri.

Consigliere MELLONI — Mi corre l'obbligo di dichiarare come le parole del consigliere Bassi, soprattutto per quanto riguarda i compiti della commissione consiliare, non possono

essere da me condivise. Sarebbe davvero singolare che una commissione consiliare dovesse prendere in esame un progetto di piano regolatore e riferire al Consiglio in modo che questo potesse o approvarlo in pieno o respingerlo in pieno. Detto questo, potrei anche essere d'accordo col consigliere Bassi che la discussione si è portata in lungo e che da questa discussione sono affiorate idee e critiche che devono essere meditate. Con ciò non ritengo che si possa pensare di ritornare alla Commissione consiliare, perchè non credo che il Consiglio intenda abdicare alle proprie idee, sia pure nelle mani di egregi colleghi componenti di questo Consiglio. Eventualmente, se questo riesame dovesse essere fatto, dovrebbe avvenire suggerendo o prospettando alla commissione consultiva, che ha compilato il piano, le idee che sono affiorate nel Consiglio dalle proposte dei singoli, per esaminare se queste possano essere inserite nel piano, in modo che possa essere eventualmente modificato, se non a fondo almeno in maniera sostanziale, il concetto generale cui esso si è ispirato, cosa che ritengo difficile, seppure non impossibile.

Detto questo, io vorrei dire alcune cose sui vari interventi e, soprattutto, sulle parole pronunciate dal Sindaco nella ultima nostra seduta.

Anzitutto un chiarimento, e proprio perchè i compiti della commissione consiliare non erano definiti, tanto che lo stesso signor Sindaco chiese, all'inizio della discussione in sede alla Commissione, quale dovesse essere, secondo il parere dei componenti la commissione stessa, il programma dei lavori.

Non sapeva la commissione, nè lo sapevano i singoli suoi membri, quale fosse precisamente il suo compito: certamente quello di esaminare il piano, ma non di approvarlo con un voto o con una formulazione che impegnasse l'intero Consiglio in un senso o nell'altro. Questo fu ben chiaro quando il Consiglio procedette alla nomina della Commissione.

Un chiarimento, dico, che riguarda una mia dichiarazione, che il signor Sindaco ha già richiamato due volte in sede di discussione, come se il mio atteggiamento in sede di commissione e in sede di Consiglio fosse stato contraddittorio o fosse contraddittorio. Mi riferisco a quella dichiarazione che io chiesi che fosse inserita a verbale quando la Commissione, unanimemente, riconobbe l'obiettività delle ragioni che consigliavano e avevano consigliato la commissione di studio a rinunciare allo spostamento degli impianti ferroviari. Io sarei pronto oggi a ripetere al signor Sindaco quella mia dichiarazione affinché essa fosse messa a verbale che cioè, la Commissione riconosceva e dava atto di questa impossibilità. Questo riconoscimento, non è contraddittorio con la mia proposta di non considerare come eternamente immutabile la sede attuale degli impianti, non strettamente ferroviari di linea, ma sussidiari, come le officine, i depositi per il ricovero delle macchine, eccetera. E non tanto perchè si dovesse preve-

dere subito la futura sistemazione di quella zona, ma perchè fosse possibile prevedere la sistemazione della zona retrostante, in modo che, quando si potessero avere libere le arce oggi occupate dagli impianti sussidiari ferroviari, ciò si potesse inquadrare organicamente nel quadro generale di una sistemazione dell'intera zona, comprese fra la nuova grande linea di circonvallazione, gli impianti ferroviari a mezzogiorno e la Bolognina, praticamente, a levante.

A questo proposito, io insisto affinché si studi la possibilità di estendere la zona del piano regolatore fino alla linea di circonvallazione, non prevedendo, come ora si è fatto, per tutto il periodo di attuazione del piano regolatore, delle zone a verde in una zona che, di verde, forse, non ha eccessivo bisogno, o che, quanto meno, può essere alternata con zone di edilizia semintensiva o estensiva. Questo dovevo chiarire.

Altrettanto potrei dire per quanto riguarda gli impianti militari; ma devo riconoscere che le possibilità che si possono prevedere nella zona, ad esempio, retrostante la via Castelfidardo sono possibilità molto limitate. E così anche debbo riconoscere, che le possibilità che offrirebbe un allargamento della via Nosadella, per stare nella zona adiacente a quella cui ora ho accennato, non potrebbero consentire quello sbocco logico, comodo, sulla parte sud della città, sulla circonvallazione a sud, che sarebbe auspicabile per uno smaltimento del traffico, secondo la linea nord-sud. Viceversa ritengo che debba essere presa in esame, con criteri forse di maggiore larghezza, di maggiore ampiezza di vedute, la linea nord-sud orientale, quella sulla quale abbiamo discusso a lungo, e cioè la linea delle mura del mille. Ciò, non perchè il piano non preveda abbastanza, ma come raccomandazione, perchè, quando i piani particolareggiati saranno studiati, si veda come costituire quella linea dorsale, che possa smaltire effettivamente il traffico per la parte di levante, da nord a sud e viceversa.

Una parola per via Guerrazzi e vicolo Pusterla: torniamo ancora sugli stessi argomenti, ma credo che sia necessario. La via Guerrazzi, si è detto, ha una importanza e un decoro che sarebbe grave intaccare; ed è perciò sufficiente creare una piazzetta all'inizio, per poter imboccare il primo tratto di via Pusterla. Si potrebbe discutere su questo, in quanto, se la ragione di un intoppo fosse soltanto il mantenimento della larghezza attuale di via Guerrazzi, credo che le superiori ragioni del traffico cittadino e della vita stessa di Bologna dovrebbero fare superare tale intoppo. Ora, sulla soluzione presentata e su quella che io prospettai per il vicolo Pusterla, ho avuto occasione di intrattenermi molto cortesemente con l'ingegnere capo. Avevo proposto, in una seduta di Consiglio, l'allargamento di tutta la via Pusterla per sboccare, con una via sussidiaria di larghezza conveniente, sulla via S. Stefano, in modo da poter imboccare la via Rialto allargata. Mi si è obiettato — e giustamente — che sarebbero, in tal caso, necessari

due semafori. Però la soluzione prospettata dal piano regolatore generale di convogliare il traffico nord-sud all'altezza di via S. Stefano poco prima della via Farini verso ponente, non mi sembra la soluzione più ideale per lo smaltimento del traffico. E per questo io credo che rifacendo lo studio di questo particolare, si debba poter risolvere il problema in modo che nettamente e comodamente si possa arrivare dalla via Falegnami fino a Porta Castiglione, con quei vari accorgimenti che in qualche modo potranno essere studiati.

Di via Nosadella ho già parlato.

Per quanto riguarda l'intervento del signor Sindaco, io debbo riconoscere la particolare abilità con la quale il signor Sindaco ha creduto opportuno di minimizzare le divergenze manifestatesi nel Consiglio, sulla quale minimizzazione per molte cose potrei essere anche d'accordo.

Su di una però non posso essere d'accordo, ed è quella inerente alla proposta fatta qui dal consigliere ingegner Bortolotti. La proposta dell'ingegnere Bortolotti è una proposta, in confronto al progetto di piano regolatore, realmente rivoluzionaria, poichè non credo si possa dire che il criterio esposto dall'ingegnere Bortolotti si possa consigliare con le previsioni del Piano regolatore. Questo lo dichiaro, in quanto dalle parole stesse del signor Sindaco abbiamo sentito che il centro degli affari si fisserebbe nella zona fra porta Lame, via Riva Reno, via Marconi, eccetera. Si tratterebbe di fissare ancora gli stessi rapporti fra superficie e volume o fra superficie e popolazione, per cui quel criterio di grande città, di città in certe zone intensiva dove necessario, in altre zone estensiva, è un criterio che non può andar d'accordo con quanto fissato dal piano regolatore generale.

Perciò io raccomanderei — e qui io ripeto quello che è un mio parere — l'opportunità di raccogliere tutte queste proposte partite dai consiglieri e di sottoporle alla commissione consultiva tecnica ed agli Uffici Tecnici comunali per vedere se queste idee siano accettabili o meno in modo che il Consiglio possa essere meglio illuminato dal responso della commissione. Credo che procedere a una votazione, ad esempio oggi — ed il signor Sindaco mi darà atto che non sono di quelli che vorrebbero strozzare la discussione o procrastinarla sine die, e non è certamente per amore di discussione che io faccio questa proposta — non sarebbe opportuno, mentre, dopo il parere della commissione, ponderando, il Consiglio potrebbe avere dei lumi che ritengo necessari per procedere ad una approvazione, approvazione che è auspicabile sia unanime. Qui non si tratta di intaccare profondamente, se non in questa parte, i criteri generali che hanno ispirato la Commissione nella formulazione del piano, ma si tratta di vedere se questi criteri suggeriti da consiglieri, siano inseribili, siano conciliabili con quei criteri generali che in altre zone della città sono stati adottati per il piano regolatore.

Questo è quello che io desideravo dire; per-

chè, secondo me, ci si trova di fronte ad una disparità di vedute che non è praticamente conciliabile e non con l'accettazione, non dico in toto, delle proposte presentate, ma di quelle, per esempio, fatte dall'ingegnere Bortolotti, difformi naturalmente da quelle che hanno ispirato il piano regolatore generale.

D'altra parte, voglio aggiungere, per essere obiettivo, che il signor Sindaco mi potrebbe opporre, che la faccenda del rapporto fra superficie e volumi o fra superficie e popolazione, potrebbe essere superato da deroghe, di volta in volta concedibili dal signor Sindaco o dalla Giunta.

Ma, a mio avviso, se un piano regolatore lo si approva, non lo si deve domani modificare attraverso delle deroghe. Si deve quindi stabilire qualche cosa, di minimo o di massimo o di intermedio, che però sia uguale per tutti e che non possa prestare il fianco, domani, nel caso di una deroga, alle critiche più o meno giustificate, più o meno fondate, di chi eventualmente si sentisse trattato diversamente.

Consigliere BORTOLOTTI — Desidero replicare brevemente sia allo intervento del signor Sindaco, sotto molti aspetti interessante e documentato sia a quanto ha detto stasera il consigliere Bassi.

Comincerò dall'ultimo. Mi dispiace di non essere d'accordo col consigliere amico Bassi, ma debbo dire francamente che le sue argomentazioni non mi persuadono. Io non ero favorevole alla commissione, non volevo neppure farvi parte; mi hanno nominato e, per dovere di coscienza e rispetto verso il Sindaco, verso l'ingegnere capo e gli altri che avevano studiato il Piano regolatore, ho partecipato alle sedute. Ma, con questo, io non mi sono affatto impegnato, nè di esprimere per iscritto le mie conclusioni, nè, tanto meno, di concludere in quella sede il dibattito. Io mi posso richiamare a quanto ho detto in passato per dichiarare che ho sempre auspicato, anzi, una discussione ampia e pubblica di questi problemi, ampia e pubblica, perchè ritengo che nelle direttive generali non siano solo i tecnici specializzati, gli urbanisti, che possono dare degli indirizzi, ma possano farlo tutte le persone che esaminano con senso critico questi problemi, che sono problemi cittadini, che ogni cittadino vive ogni giornata, ogni anno. Ai tecnici specializzati io riconosco il merito di poter trasformare questi concetti generali in piani particolareggiati, in bei disegni fatti con vari colori, come quello che abbiamo di fronte a noi, per i criteri generali io rivendico, non solo agli ingegneri, ma a tutti i cittadini pensosi dell'avvenire della propria città, il diritto e, starei per dire, il dovere, di dire una parola.

Nell'intervento del signor Sindaco vi sono stati vari accenni, sia pure indiretti, a quelle idee che io avevo sostenuto. Mi permetto di chiarire alcuni miei concetti. Il signor Sindaco ha detto, ed è senz'altro esatto, che il rapporto fra cubatura e area a Bologna è maggiore di Milano. Ma

io non avevo negato questo, veramente, io avevo detto che il Comune deve imporre di fare dei fabbricati alti venti piani o trenta piani; questo non è lo stesso di dire che si possono fare tre fabbricati di sei piani o uno unico di venti. Non è la stessa cosa e se noi diamo questa possibilità sarà sempre più facile trovare tre imprenditori che fanno i tre fabbricati di sei piani, anziché uno che ne fa uno unico di venti. E quando in una zona è già sorto un determinato numero di edifici di un determinato aspetto, difficilmente si trova, chi lo voglia mutare. Io, ed è qui uno dei punti sui quali insisto, dico che il Comune deve imporre questa norma, non tollerarla come eccezione. Quindi, sotto questo aspetto, il mio parere lo riconfermo.

D'altra parte, il signor Sindaco ha voluto dichiarare ed io non ne avevo certo bisogno, che lui aveva già previsto quello sviluppo edilizio che io ho accennato nella zona compresa fra via Saffi e via Marconi; ma io sono certo che il signor Sindaco ha detto questo prima dell'inizio della discussione, perchè io non ho mai dubitato della facoltà non comune del nostro Sindaco di afferrare i problemi e di trarre dalla esposizione il nocciolo fondamentale del ragionamento e non ho certo bisogno di andarlo a chiedere ai giornalisti. Una cosa però di cui io sono certo è che nel piano che noi abbiamo di fronte come ha detto l'ingegnere Melloni, questo non è stato previsto, mentre invece, a mio avviso, doveva essere il numero uno, perchè i piani regolatori si stabiliscono appunto per fissare degli indirizzi generali più che degli aspetti particolari.

Ora, mentre sono stati indicati degli indirizzi di viabilità di attraversamento della zona cittadina, ai quali o non posso certamente oppormi, anche perchè ormai, disgraziatamente, e non per colpa certo di questa Amministrazione o di questo Ufficio Tecnico, essi sono vincolati da determinati punti obbligati, stabiliti nella struttura della nostra città dagli impianti ferroviari, mentre, come dico, su questo io sono d'accordo, non vedo e non trovo nella relazione che si dica chiaramente quello a cui io ho accennato, quello che in una forma paradossale ho espresso chiedendo: dove andremo a fare la nuova sede della Banca Commerciale quando non sarà più possibile — ed è ormai un momento prossimo — accedere in automobile in via Rizzoli alla sede centrale della Banca Commerciale? Naturalmente la Banca Commerciale non avrà nessuna intenzione di traslocare, io l'ho detto come esempio e, senza volermi sostituire — perchè qui sarebbe forse sostituirsi — ai tecnici specializzati, ho indicato quello che, a mio avviso, e ho sentito con piacere anche del signor Sindaco, dovrebbe essere la sede del Centro Direzionale o, diciamo più modestamente e chiaramente, del Centro degli Affari di Bologna; la zona compresa fra via Saffi, via Marconi e la circoscrizione. Questa zona si presta egregiamente anche perchè l'area della Manifattura Tabacchi si renderà presto libera, ed in condizioni di particolare favore, sia perchè si sono iniziati — e ne

sono lietissimo — quei lavori di ricoprimento del canale di Reno che permetteranno di creare finalmente una arteria che abbia trenta, quaranta metri di larghezza, sia infine perchè, essa è collegata già non solo attraverso la circoscrizione, ma anche dal rettilineo via dei Mille-via Irnerio, che è una delle migliori cose che ci abbiano lasciato i nostri predecessori del piano dell'«89» e al resto della città. Volendo esprimere il mio punto di vista sulla città futura sulla nuova Bologna, io distinguerei un centro, storico cioè un centro di rappresentanza costituito dalla vecchia città, sviluppata attorno a questa nostra piazza, che è una delle più belle piazze d'Italia, ma che, non dimentichiamolo, presto diventerà una piazza pressochè inaccessibile e brutta il giorno in cui noi saremo costretti, come lo saremo fra poco e creare un anacronistico, parcheggio di automobili. In questo centro di rappresentanza saranno i centri motori della città, dal punto di vista politico, dal punto di vista amministrativo, dal punto di vista ecclesiastico: ci sarà il Comune, ci sarà la Prefettura, ci sarà la Curia, ci saranno i nostri belli e tradizionali templi. Vicino a questa città, rimasta finchè possibile integra, non solo dal piccone demolitore — quello contro cui si scagliano spesso gli amici della Bologna storico-artistica — ma immune anche da un eccessivo traffico che finisce inevitabilmente a travisarne l'ambiente, io ad essa collegata, vedo la nuova Bologna, questo nuovo centro direzionale in questa zona non dico per fortuna, perchè sarebbe una bestemmia, in cui non esistono praticamente vincoli artistici. Ma se noi vogliamo però fare di questa zona il nuovo centro di Bologna, non si può pensare di ricalcare le antiche strade, di fare di via delle Lame l'asse di un reticolato; bisogna concepirla diversamente. Io ne so poco di urbanistica, ma, insomma, il buon senso mi dice che, così com'è concepito questo quartiere non può divenire la nuova Bologna, è una Bologna che ricalca le orme del piano regolatore dell' '89. E quindi io vedrei il nuovo Centro Direzionale, il nuovo centro degli affari di Bologna, dove dovranno necessariamente trasferirsi i centri commerciali, i centri finanziari della città, le grosse banche, tutti coloro che hanno necessità di accesso rapido, di poter comunicare rapidamente con l'esterno e anche dove si tratteranno gli affari, dove ci saranno le sedi delle grandi società, dove ci potranno essere anche le attività connesse con l'automobile, che dovranno inevitabilmente prima o dopo essere tolte viceversa dalla parte storica.

E vicino a questo Centro degli affari io vedrei, dall'altra parte, nella zona che così providamente si pensa di poter liberare dalla Ferrovia Veneta che l'ha strozzata, nella zona di viale Zanolini, fra san Vitale e Zamboni in quella zona estesa anche fino al quartiere Libia — tanto non bisogna pensare che le casette del quartiere Libia possano costituire domani un ostacolo allo sviluppo di un quartiere grande e moderno, perchè il loro valore non è certamente

un valore che possa fare ostacolo — io vedrei lì il nuovo Centro Culturale che affiancherebbe il Centro Universitario, e lì io vedrei lo sviluppo futuro dell'Università, perchè bisogna anche pensare che l'Università se si è sviluppata tanto in questi ultimi anni, nei prossimi anni continuerà, perchè la scienza si sviluppa, perchè il numero degli studenti aumenta, e noi dobbiamo prevederlo e dobbiamo anche augurarcelo e ce lo auguriamo e credo che tutti i colleghi siano d'accordo su questo.

Quindi io vedrei tre centri praticamente: il centro di rappresentanza storico, artistico nella zona attuale, il nuovo centro degli affari sulla parte ovest e il centro culturale sulla parte opposta ed a esso collegato con la traversa via dei Mille via Inerio e, tutt'intorno, per il viale di circoscrizione e tutta la zona del vecchio piano regolatore, io la concepirei come zona urbana. La circoscrizione bisogna prevedere di trasformarla, nei prossimi venti o trent'anni, in una strada di grande comunicazione, in una strada con dei palazzi come è ammesso dalla larghezza della strada che in certi tratti è di quaranta, cinquanta metri, quindi palazzi di quindici-venti piani. Naturalmente la circoscrizione non potrà più essere, e non lo sarà — lo vogliamo o non lo vogliamo — il posto dove si va con la carrozzina dei bimbi, a portare i ragazzi, non lo sarà in tutti i modi, perchè è la circolazione che già adesso lo rende difficile e fra dieci anni sarà impossibile. Quindi bisogna pensare che essa diverrà una grande strada; al massimo con una fila di alberi in mezzo per separare le due piste e per parcheggio, una grande strada con palazzi da una parte e dall'altra. Così io la vedo, un po' con gli occhi del poeta, ma, permettetemi, di un poeta che è abituato anche a girare con i piedi per terra; così io vedo la nuova città.

Consigliere TOFFOLETTO — Con i piedi in terra e la mente in alto!

Consigliere BORTOLOTTI — Magari, questo io lo accetto come augurio.

Insomma, è così che io vedrei la città. Mi si può dire, e indirettamente il signor Sindaco me l'ha detto: beh, questo si poteva dir prima.

È vero, io lo riconosco, può essere anche una mia colpa, potevo pensarci prima, ma effettivamente io potrei anche dire che io ne ho parlato quando è stata aperta la discussione. Effettivamente c'è qualcosa in questa procedura che non è regolare; non per colpa certo dell'Amministrazione o dell'Ufficio Tecnico, perchè logicamente, noi avremmo dovuto, quattro-cinque anni fa, riunirci e dire: quali sono, secondo voi, le direttive? Queste? Va bene. Allora su queste direttive i signori urbanisti traccino il reticolato delle loro strade, facciano il mosaico dei loro colori, più verde o meno verde, rosso e bianco, insomma in tutti i colori, ma su queste direttive. Ed io non rinuncio — me lo consenta anche l'amico Bassi — io non rinuncio ad esprimere un mio parere, che è un parere di grande

massima, è un parere, soprattutto, di indirizzo, perchè io, sui particolari, dichiaro fin da adesso che posso essere senza altro d'accordo.

A me spiace, per esempio, che si allarghi via Pusterla o via Borgo Nuovo, ma non ne faccio una questione di principio.

Se è necessario farlo, facciamolo pure. Non per il parere espresso dal collega Martinuzzi, il quale ha detto che non vi ha mai visto uno straniero. Se è necessario, lo facciamo, ma viene ad alterare l'ambiente e qui mi si consenta di dare un chiarimento che avrei voluto già dare l'altra volta. Mi si è infatti rimproverato: « Tu, Bortolotti, che ti sei scagliato varie volte, anche recentemente, contro le porte della città, adesso difendi la via Borgo Nuovo e la via Pusterla ». Ma io dichiaro subito che non ci vedo affatto niente che sia in contrasto in tutto questo, e mi spiego. Le cose antiche perchè interessano? Le pietre vecchie perchè interessano? Interessano o perchè sono belle e sono belle all'infuori del fatto che siano vecchie o non vecchie: il Palazzo d'Accursio se fosse stato fatto adesso com'è fatto sarebbe sempre uno dei più bei palazzi d'Italia. O perchè, le cose antiche, sono belle perchè sono documentazione di un ambiente e perchè la loro visione ci fa ritornare un passo indietro e ci fa rivivere quello che poteva essere l'ambiente in cui hanno vissuto i nostri lontani antenati. Sotto questo aspetto, io devo dire che le porte di Bologna non hanno nessuna di queste due qualità e, non sono belle in senso assoluto e per la circolazione che intorno ad esse giostra, non ci fanno rivivere certo l'ambiente del passato. Ma soprattutto non sono vecchie, perchè qui si gioca sull'equivoco.

Ricordiamoci che la porta Mazzini è stata rifatta alla fine del settecento. Se si guardano le vecchie piante, la porta Mazzini era tutta un'altra cosa. La porta Saffi, un'altra di quelle porte che è lì in mezzo a rompere le scatole e a rompere anche la testa agli automobilisti quando c'è la nebbia, la porta Saffi è stata fatta nel 1805 quando è venuto Napoleone a Bologna. La porta Saragozza, un'altra di quelle porte che si decanta, è stata fatta nel 1859, non ha neanche cento anni, e non si venga quindi a dire che si deve mantenere lì perchè è vecchia. Non è affatto vecchia, perchè per noi, che abbiamo il peso di tremila anni dietro le spalle, cent'anni sono un soffio. Lasciamo che si glorino di cose di cento anni gli americani che hanno trecento anni di vita sviluppata, non noi.

Ora, io amo le cose antiche, amo la mia città? Quando, per esempio, sono nella Piazza S. Domenico, rivivo la vita di qualche secolo fa, ma perchè la rivivo? Perchè, fortunatamente, è una piazza tranquilla, una piazza dove c'è qualche automobile; ma uno può fare finta anche di non vederle e si immagina come era la Bologna di una volta e immaginandola ne trae un godimento estetico e dello spirito. Che ci siano gli stranieri o non ci siano a godersela a me importa un bel niente; mi piace perchè è un mio godimento, e

in questo senso io credo che si debba difendere la nostra città.

E così anche la via Borgo Nuovo, la via Pusterla non avranno nessuna bellezza architettonica, ma le vie Borgo Nuovo e Pusterla sono adesso come erano trecento o quattrocento anni fa, non sono modificate radicalmente, sono un documento non spregevole di un passato glorioso. In questo senso, io credo che noi dobbiamo difendere la nostra città, senza dei feticismi per delle pietre che sono vecchie, solamente vecchie e non hanno altro che il fatto di essere vecchie, con l'amore per quello che è bello, l'amore soprattutto per quello che permette di rivivere la vita del passato.

Un'ultima questione mi sia concessa, ed è la questione degli impianti ferroviari. Effettivamente, io ho accennato l'altra volta a quella soluzione, rivoluzionaria che fu studiata nel 1945 e che poi non ebbe seguito, di trasformare cioè la stazione di transito in stazione di testa. Ci fu però in quell'epoca uno studio molto accurato, fatto dal Professor Jaclino, che è un tecnico ferroviario di primissimo ordine, il quale, per le sue aderenze personali aveva anche la possibilità di conoscere a fondo, le esigenze ferroviarie. Egli giunse a delle conclusioni che io ritengo interessanti, e amerei che queste fossero tenute presenti. Egli prevede senza alterare fondamentalmente la struttura attuale, di giungere a delle semplificazioni che potevano essere accettabili e potevano rendere meno gravosa questa cintura che stringe la nostra città.

Si è anche accennato alla Fiera.

Effettivamente, quello che io ho espresso sulla fiera mi era stato riferito da persona che era molto vicina a questo ambiente; se però non è vero, io ne prendo atto con piacere, perchè non sono affatto contrario alla soluzione prevista dal piano regolatore di fare cioè la Fiera vicino al nuovo Mercato Bestiame. Quindi, se il Consiglio direttivo della Fiera anche recentemente è d'accordo su questo, io sono senz'altro d'accordo.

E, per concludere, io mi associo a quanto ha detto il collega ingegner Melloni. Se quelle parole che io ho detto, se questi concetti che io ho espresso sono meritevoli di essere presi in considerazione, io riterrei che valesse la pena, che la commissione del piano regolatore esprimesse su di essi il suo parere. Non dimentichiamo che noi approviamo il piano, ma ci sono poi degli organi superiori che dovranno su di esso pronunciarsi ed è meglio che queste questioni le definiamo fra noi, piuttosto che domani ci vengano prospettate dal Ministero o dall'ente che dovrà in via definitiva, decidere. Non dimentichiamo che il piano regolatore, per il fatto solo di muovere una somma di interessi i quali si coalizzeranno — inevitabilmente — per mandarlo a mare, come hanno mandato a mare tanti altri tentativi precedenti, deve avere il massimo delle carte in regola, anche per poter opporsi a questi interessi, che sono interessi dei quali io non discuto la legittimità, ma che indubbiamente non collimano con gli interessi della città di Bo-

logna che sono quelli che noi dobbiamo sostanzialmente difendere.

Consigliere TOFFOLETTO — La novità della discussione giunta a questo punto è rappresentata dalla risposta data dal Sindaco alle osservazioni dei consiglieri e un'altra novità è data anche dal testo del partito di deliberazione che è stato inviato pochi giorni fa, e precisamente il 5 ottobre, a tutti i consiglieri.

Ora, proprio su questo partito di deliberazione che viene proposto dalla Giunta, io vorrei fare una prima osservazione: sembra che il partito stesso risenta di due concezioni che nel tempo sono separate; e cioè, in un primo tempo, si premette che « la Commissione era composta dai signori... » e si elencano i nomi di questi eccellenti componenti — e ... « dato atto che i consiglieri » e così si ricorda tutto quello che è stato fatto verso i consiglieri, perchè potessero intrudersi a studiare il piano regolatore generale, così conclude, prima della parola « delibera », cioè prima del verbo: « dato atto inoltre che i documenti sopraelencati sono stati tutti approvati all'unanimità dalla Commissione consultiva suddetta e dalla Giunta municipale, la quale, ultima, li sottopone ora alla deliberazione del Consiglio ».

Questo avverrebbe « ora » fa cercare la data, per vedere quando questo partito di deliberazione è stato presentato, e la data non si trova. Bisogna quindi ricorrere al numero di protocollo, che è il protocollo del piano generale, perciò bisogna pensare che l'8 settembre 1955 già nella mente della Giunta ci fosse il concetto di portare il Consiglio comunale a deliberare di adottare, a norma della legge 17 agosto 1942, questo piano regolatore. Viceversa, però nella recente sua risposta, il Sindaco ha detto di aver tenuto conto, in questa delibera, di quanto è stato detto dai consiglieri, ed effettivamente si trova nella parte che succede a quella, una serie di raccomandazioni che coincidono perfettamente con precise proposte di consiglieri e delle quali parleremo fra poco. Quindi c'è da pensare che la Giunta abbia tenuto conto di quello che hanno detto i consiglieri ed allora si corre il pericolo di non orientarsi più. Se eventualmente, dopo, tutto questo, viene passato ai documenti non si saprà più se la Giunta ha accettato quanto hanno detto i consiglieri, e questo è importante, perchè alla fine, quando si dovrà deliberare, bisogna stabilire se si deve fare oggetto di votazione il piano come era stato presentato, o il piano quale risulta profondamente modificato nella sua struttura concettuale dalle osservazioni dei consiglieri. E ancora più questo ha importanza, perchè, dovendo per legge (ed essendo noi stati sostenitori di questo) dovendo per legge il piano regolatore essere approvato dopo che i cittadini l'hanno visto, non prima, naturalmente se noi accettiamo il verbo « adottare » e quindi impegnamo il Consiglio, impegnamo il nostro voto in una adozione che ha significato deliberativo; ma noi evidentemente faremo una cosa molto pregiudizievole

per gli interessi dei cittadini che vedrebbero il loro Consiglio comunale approvare tutto quello che è stato prima riconosciuto non accettabile dai nostri interventi; e poi troverebbero nella condizione di avere anche, ostacolo posto di traverso alla loro azione, una delibera di adozione che ha un significato giuridico sull'importanza del quale non mi intrattengo, tanto è evidente.

Perciò io penso che sarebbe opportuno, da questo partito di deliberazione, senz'altro cancellare quell'«ora», e mettere una data, in modo che questa data stabilisca che in seguito alle osservazioni del Consiglio si sono accettate quelle certe concezioni che vengono poi inserite come proposte di raccomandazione. Ed allora naturalmente tutta la struttura, tutto il fondamento, tutta l'impostazione della nostra discussione viene modificata in un senso che è quello che, a nostro avviso, sembra il più utile alla cittadinanza, e noi non abbiamo dubbi che lo stesso concetto è nella mente della Giunta e del Sindaco.

Premesso questo, io vorrei fare notare che nell'intervento del signor Sindaco noi vediamo che egli ha ringraziato tutti i consiglieri per i loro interventi e, ad un certo momento, ha fatto comprendere che risultano accettati da lui alcuni concetti. Però l'intervento del Sindaco nomina accuratamente alcuni consiglieri ed esclude altri, specialmente un altro, del quale però si tiene conto, pagina per pagina, nel senso che ad ogni momento si polemizza con quanto egli ha affermato, ma non lo si vuole nominare. Ora io non penso che questo possa provenire dal timore di valorizzare una persona o una tesi, ma è certo però che, essendo noi qui rappresentati, non di noi stessi, ma di una idea, e questa idea è anche una idea civica, è bene che si sappia che nell'intervento del Sindaco sono tenute in massimo conto alcune osservazioni che sono precisamente partite da questi banchi, e precisamente da colui che sta parlando in questo momento. E si tratta nientemeno che di tre punti fondamentali; uno, che non era contenuto nel piano generale, e cioè il concetto che la caserma di via Castelfidardo va rimossa; l'altro, che pure la caserma di via Fondazza è presenza che non deve essere tenuta in considerazione per un trentennio in un piano; e, terzo soprattutto, il trasferimento delle officine ferroviarie e dello scalo della piccola Velocità. Ma noi vedremo però che queste accettazioni concettuali non corrispondono a delle modificazioni sostanziali e reali, perchè sono inserite nel partito di deliberazione in modo che, praticamente, esse rimangono inoperanti.

Ma ecco perchè è stato opportuno il primo rilievo: occorre che il partito di deliberazione venga composto in un tutto unico, in modo che, ad un determinato momento, si possa considerare che cosa, in realtà, (e non come semplice raccomandazione di discussione o di trattative), che cosa in realtà ha accettato la Giunta; cosa, in realtà, che essa si impegna di inserire, come modifica concreta, nel piano regolatore che stiamo esaminando. Ed è per questo che io non ritengo inopportuno rientrare ancora in una leggera di-

scussione, che non ha nessuna intenzione di riaprire la polemica col signor Sindaco sopra quel punto che egli ha chiamato equivoco, cioè quel fatto che noi invece abbiamo definito azione idonea a strozzare la discussione sul piano regolatore. Non è affatto vero che gli impegni dei consiglieri fossero il motivo per cui si voleva stringere la discussione; se c'era anche qualche consigliere che aveva degli impegni e li aveva prospettati, i consiglieri per se stessi, e noi certamente, non avevamo posto nessuna condizione perchè per i nostri impegni la discussione venisse abbreviata; e quindi questa affermazione non è affatto esatta, mentre invece è esatto che il termine di tempo per discutere risultava già fissato, e risultava fissato nelle proposte che ci venivano fatte; e la mattina stessa di quella sera in cui il Sindaco l'ha prospettata al Consiglio quel ristretto tempo risultava già inserito chiaramente ne' « l'Unità » dove era scritto: « Nelle sedute di stasera e di domani il Consiglio comunale è chiamato a discutere i tratti fondamentali... » del piano Regolatore Generale. Ora, evidentemente, noi non possiamo fare nessuna illazione (sarebbe irrispettoso) sopra le intenzioni; e, certamente le intenzioni del signor Sindaco, della Giunta e dei consiglieri di maggioranza erano ottime, ma, di fatto, questa determinazione del tempo c'era stata; e quando io proposi e domandai al Sindaco: che significato ha tale procedura? Era perchè io temevo che nel partito di deliberazione fosse stato inserito il verbo « adottare », perchè, appunto così si sarebbe concluso tutto se noi fossimo arrivati a svolgere quella procedura e fossimo arrivati in due sole sere alla conclusione di dire: « il Consiglio comunale adotta questo « piano ». Evidentemente la discussione sarebbe risultata di fatto strozzata, nonostante tutte le generose intenzioni espresse dal Sindaco e dai suoi compagni. Perciò le mie premesse le ho ritenute necessarie; e necessarie specialmente questa sera, quando, dopo quell'inizio che, almeno nella stampa comunista, si presentava così baldanzoso, noi vi troviamo proprio che in un atteggiamento che non è certamente molto dinamico, nè molto focoso; direi un atteggiamento di depressione; e ho sentito persino dai banchi della minoranza qualcuno che ha addirittura proposto che si parli di un rinvio; il che vorrebbe dire che a un determinato momento qui c'è qualche cosa che può essere riveduta. Ma, di fronte a questa proposta, non ho visto pronte reazioni così baldanzose come si notavano all'inizio. Ed allora ecco che noi possiamo ritenere che, senza dubbio, gli interventi della stampa libera bolognese e gli interventi della minoranza abbiano giovato a far sì che un'ampia e completa discussione si svolga sopra questo piano regolatore.

Quanto al dibattito che si può svolgere dopo la risposta del signor Sindaco, io penso che il concetto principale debba essere quello che io esposi (non perchè l'ho esposto io, ma perchè io l'ho sentito come concetto fondamentale, ed ho visto che è condiviso dalla parte che ritengo migliore del Consiglio comunale, cioè la parte più colta e

più amante delle tradizioni bolognesi), cioè il concetto che bisogna guardare al piano regolatore con una visione storica. Noi abbiamo avuto, ad esempio, l'intervento del consigliere Giordani, che è stato un intervento tipicamente intellettuale e tipicamente valorizzatore di tutto ciò che è il contenuto spirituale di quanto è al fondo del problema del piano regolatore della città di Bologna. E, accanto a lui che ci ha parlato di storia dell'urbanistica, noi possiamo mettere il consigliere Bortolotti che, in questo momento, ci ha portato fino a tremila anni or sono, perchè egli pure sente la grandezza del compito al quale noi ci accingiamo in questo momento; e non citerò, per non fare una elencazione troppo lunga, gli altri valorosi consiglieri che, dai banchi della minoranza, hanno fatto l'affermazione della importanza del valore storico di questo problema. Ricorderò che io stesso, nel mio precedente intervento, mi sono preoccupato di questo, e ho parlato persino di Rolandino de' Passeggeri per riallacciarmi alla nostra continuità storica; ma questa sera, direi che dopo i tremila anni che sono stati visti dalla fantasia e dalla commozione dell'amico Bortolotti, noi prendendo in mano questo partito di deliberazione possiamo risalire ancora un poco più indietro, a un problema di urbanistica noto a tutti quelli che hanno fatto le scuole medie, e cioè nientemeno che alla manomissione urbanistica della città di Troia mediante il famoso cavallo, il cavallo di Troia.

Cioè: qui si vuole presentare al Consiglio (per lo meno, se non si vuole, di fatto si prospetta), una proposta che è idonea ad ottenere l'effetto del cavallo di cui sopra, si presenta al Consiglio una delibera che, mentre ha tutte le premesse che ho già ricordato e che mira, come prima delibera, a condurre il Consiglio ad «adottare» questo piano di deliberazione, successivamente raccomanda alla Giunta di condurre le opportune trattative per diverse altre situazioni. Ora, fermiamoci un po' su questo verbo: «delibera». La legge citata qui — 17 agosto 1942, n. 1150 — ad un articolo che io non ho visto citato, cioè l'articolo 9, non parla di adozione, parla semplicemente di deposito, e di deposito dopo che il Consiglio comunale ha ritenuto idoneo che questo piano rappresenti una opportuna predisposizione per una adozione del piano generale. Quindi saremmo qui di fronte ad un salto che non è neppure previsto dalla legge.

La legge deve essere semplicemente rispettata da noi, e noi in base alla legge, dobbiamo vedere se c'è o no in questo piano una predisposizione tale per cui possiamo ritenerlo idoneo ad essere depositato nella Segreteria Generale dove tutti possano prenderne visione. Questo è il primo punto.

Ora, io adesso sentirò che cosa dirà la Giunta in risposta a questa osservazione che non è mia, ma che ho ottenuto consultando competenti legali in materia. Ma, se fossero le cose come io prospetto, e ritengo che siano così, evidentemente il numero 2 perde, non di ogni significato ma perde notevolmente di valore e di impor-

lanza, perchè che cosa possiamo noi sperare di ottenere, quando già abbiamo adottato il piano?

Possiamo sperare di ottenere che la Giunta, la quale sarà fedele, la quale è stimata da noi, la quale è rappresentata da valorosissimi uomini (ed io non discuto su questo) in seguito alla nostra raccomandazione ed al nostro voto, condurrà le opportune ulteriori trattative, e quindi andrà a trattare perchè la via Castelfidardo sia liberata dalla caserma, perchè via Urbana essa pure non abbia più quella caserma, e così pure come la via Fondazza, e che tutte le officine ferroviarie siano mandate via; e così lo scalo della Piccola Velocità e quello di Ravone eccetera. Potrà la Giunta, fare tutto questo, ma se dopo averlo fatto ci verrà a dire: «io ho fatto tutto quello che potevo, ho condotto tutte le trattative, ma non ho ottenuto, e non ho ottenuto perchè, eccetera, eccetera ...» noi che cosa avremo deliberato?

Avremo adottato ugualmente un piano, e avremo adottato un piano che inserisce nella sua struttura delle situazioni che non si possono accettare, e quindi, a un determinato momento appare evidente che viene a mancare proprio il criterio della idoneità a riconoscere nel piano in esame la opportuna sufficienza di predisposizione per essere presentato in Segreteria Generale.

Ed allora che cosa dobbiamo dire? Allora dobbiamo dire che gli inconvenienti di questo piano non sono solo in quella specie di carousel abile che è la presentazione del partito di deliberazione. In esso abbiamo cercato di vedere oltre la apparente snellezza amministrativa, la forma non adeguata alla legge; ma vi è anche in esso un modo speciale di polemizzare, nel presentare la questione. Il Sindaco ha polemizzato sempre con quel consigliere che risulta essere stata la sua principale preoccupazione in tutta la risposta che ha dato; ed ha detto, fra l'altro, che l'ordine di realizzazione, deducibile dalla quarta parte della relazione, non è un ordine di successione; soltanto perchè si parla di una cosa prima di un'altra ha affermato che non si deve dedurre, che c'è un ordine di tempo. Ma io mi domando: prendo proprio questa quarta parte e la leggo qui in Consiglio comunale. Perchè noi, qual'è la preoccupazione maggiore che dobbiamo avere? Eccola; quando verranno fatti questi lavori? Se potranno essere fatti! Ora, noi sappiamo benissimo che a questa domanda la Giunta non può dare una risposta; e allora ecco che la Giunta ci ha detto che comunque, per quanto riguarda la rete viaria principale (a pagina 139) il primo problema che dovrà essere svolto è quello di completare la circonvallazione esterna prevista dal piano regolatore 1889: «Essa, come risulta dalla tavola, eccetera, eccetera, servirà, eccetera». Questa arteria potrà essere, è scritto, attuata in tre tempi». Ora, l'attuazione è promessa in tre tempi; non è che qui sia scritta una cosa prima e una dopo, no. L'attuazione in tre tempi vuol dire che ci sarà prima un tempo, poi un secondo tempo, poi un terzo tempo, e

se la questione viene interpretata dal Sindaco in modo da dire che altro è l'ordine di realizzazione e altro è l'ordine di successione nello scritto, significa, con questo, che egli ha voluto forse seguire una sua opinione, ma non è tale sua opinione suffragata dai documenti che noi abbiamo sotto gli occhi. Quindi noi sappiamo solo che ci saranno tre tempi non definiti. Io ho detto nel precedente discorso, così un po' amichevolmente, che questo modo di esprimersi si trova nei libri profetici, ora lo confermo; e nei libri profetici che si dice questo, ma non nelle delibere amministrative dove occorre anche tenere conto della necessità, almeno di inserire i primi termini di tempo. Ora noi leggiamo pure tutta la pagina 138, e risparmiarci una parte della pagina 139, ma quando ivi si legge una cosa che il Sindaco ha citato quasi a confutazione della mia tesi: « Dovrebbero poi seguire i quartieri », Ora, il « poi » suppone un tempo che è già finito prima, se no non si può ammettere che il poi sia stato messo lì solo perchè è una successione; quale successione? Sarà una successione nello scrivere? quindi qui rimane che la critica che io ho fatto sopra il tempo nel quale questo piano deve trovare esecuzione, è una critica alla quale non è stata data ancora una risposta che sia attendibile.

Il signor Sindaco ha risposto, in quanto le parole possono prestarsi a mostrarsi rivolte verso l'oggetto di cui si discute, ma non ha certo risposto in un senso sostanziale. Dopo poi quanto ho citato, in quel testo vengono solo, dei verbi al futuro. Orbene, appunto i verbi al futuro sono parte tipica del profetismo.

Ma io adesso passo alla parte più concreta, e cioè: debbo rilevare che alcune domande che ho fatto non mi è sembrato che abbiano trovato risposta, non a tutti i quesiti sollevati sul progetto non alle critiche relative che io ho fatto sopra il piano, ad esempio per un nuovo cimitero in più della Certosa, del piccolo cimitero di Borgo Panigale. Un'altra domanda alla quale io non ho avvertito una risposta concreta è quella dei sottopassaggi: quali e quanti e dove sono questi sottopassaggi che nel piano sarebbero presenti? Vorrei, insomma, una cosa un po' più definita.

Io poi, nel mio primo intervento, avevo accennato che esistevano anche dei problemi minori e quella sera mi riservai di esporre solo i più importanti. Ora, io vorrei richiamare ancora l'attenzione sopra quanto ho detto l'altra volta, per vedere di raccogliere in una conclusione più utile, dato che la Giunta ha dichiarato di voler tenerne conto; però vorrei che ne tenesse conto non così, in forma astratta, ma in una forma tale da inserire le modifiche realmente nel piano regolatore, e, comunque, inserirle in un progetto che possa essere esaminato dalla Giunta e dal Consiglio per le giuste deduzioni.

Si è parlato dell'Ospedale Roncati, anzi sono stato io che ho parlato dell'Ospedale Roncati. Ora, l'Ospedale Roncati rappresenta una grossa

lacuna che ostacola grandemente il movimento urbanistico.

Ho parlato anche della Maternità, e, tanto dell'uno come dell'altro ho detto che oggi, con i mezzi moderni, ed anche con la tecnica moderna, si può benissimo lasciare una parte di questi servizi dove si trovano per quello che è l'adempimento delle necessità centralizzate, quali, ad esempio, gli ambulatori, i pronti soccorsi od, eventualmente, anche qualche cosa di culturale e di formativo. Ma anche la Maternità, inserita com'è nel cuore di Bologna, non si presta oggi nè per il servizio della Maternità, nè per certi progetti per i quali so che in questo periodo sono stati spesi circa 50 milioni ed altri 60 in più sono in programma. In tal modo, forse, si gettano i milioni.

Così anche l'Ospedale Roncati, noi sappiamo che è in corso di attuazione un progetto di cui il primo lotto è di 85 milioni. Quindi noi vediamo che non è solo la nostra Amministrazione, ma sono anche altre Amministrazioni pubbliche che si trovano di fronte a problemi nei quali cristallizzano e buttano, in un certo senso (e in una direzione non buona, secondo me) il denaro, mentre invece, con un piano regolatore originale, audace e moderno si potrebbero anche risparmiare queste spese che vanno solo a buttare del denaro sopra a edifici che in parte sono vecchi e non più funzionali.

Io penso che la Caserma della Celere possa invece presto essere trasferita in via Pietramellara, e così non costituire un inconveniente.

C'è anche la questione dell'imbocco di via S. Felice. L'imbocco di via S. Felice inevitabilmente dovrà essere allargato, e questo è il parere della cittadinanza, della coscienza pubblica e di moltissimi tecnici. Esso, così come è stato illegalmente attuato, è un vero ostacolo al traffico bolognese, e quindi, anche su di esso non si può passare sopra in silenzio.

Ed ora mi permetto di leggere i seguenti punti.

Per quanto riguarda il complesso generale, io ho raccolto alcune idee, e cioè: a pagina 66, col titolo: « Principali arterie del vecchio nucleo » ed a pag. 107, col titolo: « Sistemazioni artistico ambientali nella zona interna », si ripete che per non pregiudicare le caratteristiche del vecchio nucleo cittadino, si sono dovuti evitare sventramenti per creare nuove ampie arterie, e pertanto il piano ha previsto solo l'attuazione di pochi vitali nuovi tronchi stradali e qualche parziale allargamento di strade esistenti.

Si domanda: com'è possibile non pregiudicare le caratteristiche storiche ambientali del vecchio nucleo cittadino quando le norme tecniche a pagina 5 stabiliscono che gli edifici, per strade fino a ml. 13 di larghezza, dovranno essere più bassi di un piano — più precisamente di ml. 2,50 — di quelli costruiti col vecchio regolamento che è servito per ricostruire la città? Questa osservazione la faccio perchè non ho avuto risposta alla domanda che avevo presentato al signor Sindaco l'altra sera, cioè che mi desse un chiarimento sopra queste differenze.

Perchè se noi consideriamo le norme che vengono proposte col piano regolatore, e le compariamo con le norme vecchie, abbiamo tutta una serie di inconvenienti fra i quali il maggiore è questo: che dove occorrerà rinnovare ciò che sarà invecchiato noi andremo contro le caratteristiche del vecchio nucleo bolognese.

È evidente che, accettando tale norma, le caratteristiche ambientali del vecchio nucleo cittadino non potranno essere in alcun modo conservate. Questa norma potrà trovare utile applicazione per le strade larghe oltre ml. 13, che non interessano in gran parte il nucleo centrale, e al di fuori delle vecchie mura, ma non dentro dove poche sono le strade che raggiungono e sorpassano tale larghezza e dove, col tempo, si creerebbe un abbassamento sostanziale degli edifici da ricostruire. Pertanto si propone di conservare il vigente regolamento per le strade larghe fino a ml. 13 entro il perimetro delle vecchie mura. Non si può trattare il centro di Bologna con lo stesso criterio col quale si vogliono trattare centri più importanti come Milano e Torino — ho sentito fare di queste comparazioni, Semmai, se noi volessimo fare una comparazione con una città vecchia in questo senso potremmo compararla con Firenze.

O si conservano le caratteristiche o si effettuano gli sventramenti; ma bisogna, ad un certo momento, decidersi: se non si vogliono fare gli sventramenti, bisogna non condannare la città ad un certo momento, ad essere tutta ammassata.

Quanto al centro direzionale: il centro direzionale di Bologna se potrà sorgere entro le vecchie mura, nel settore nord-ovest, la zona a sud, sempre entro le mura, dovrebbe essere la naturale zona residenziale che faciliterebbe l'espansione della città sulla collina. Ma ciò il piano non lo prevede, soprattutto perchè non prevede l'allontanamento dal vecchio centro dei seguenti impianti: Ospedale Roncati, Distretto Militare, Proprietà comunale fra via s. Isaia e Cà Selvatica, Caserma di Polizia in via del Fossato — della quale però c'è un progetto di allontanamento — ex Ricovero di S. Anna in via S. Margherita, Caserma di via Castelfidardo, Caserma di via Urbana, Maternità in via D'Azeglio, ex Caserma Carabinieri in Piazza Tribunale, Caserma Carabinieri in via Magarotti, Caserma Fondazza, Caserma in via Orfeo. È evidente che se nessuno di questi impianti verrà rimosso — e come ci viene prospettata la delibera con le modifiche di questa sera — noi non abbiamo la garanzia per nessuno. Non sarà possibile nella zona a sud creare le premesse per facilitare il sorgere della zona residenziale con sbocco e penetrazione alla verde collina. Dall'elenco a pag. 94 non risulta che un solo impianto militare entro le vecchie mura possa essere rimosso entro i prossimi trent'anni. Ciò non sembra possibile, e non si concilia con un piano di così vasta portata; e le riserve per ulteriori trattative, come abbiamo visto, non spostano questa realtà.

La modifica che prevede l'allargamento della via Rialto certamente facilita il collegamento fra l'anello interno e la collina, ma occorrerebbe migliorare anche il previsto collegamento est-ovest tra via Saragozza e viale XII Giugno, collegamento non tortuoso come è previsto, ma diretto attraverso la caserma di via Castelfidardo, la quale oggi impedisce il naturale proseguimento di detta via fino al prolungamento di via de' Tessitori.

Occorre inoltre migliorare la penetrazione fra il centro e la collina, proseguendo fino alla circovallazione la via de' Mattuiani, la via Pastrengo, la via Palestro, la via Altaseta (la già detta Tessitori) e la via S. Caterina che inoltre potrebbe essere proseguita, con un passaggio, a nord, fino a via S. Francesco, valorizzando una vastissima proprietà del Comune fra via S. Isaia e Ca' Selvatica.

Non sembra che la situazione ambientale nella zona interna (vedi pagina 107) sia sempre felice nelle sue previsioni.

Ho notato, per esempio, che c'è, non saprei come chiamarla, so che tecnicamente la chiamano strombatura, e quindi la chiamerò anch'io strombatura, di via Belle Arti, di fronte al Palazzo Bentivoglio. Secondo me, questa non tiene conto delle esigenze del transito pedonale, e non convoglia alcun traffico veicolare nella Moline-Castagnoli.

La via Belle Arti è essenzialmente di uso pedonale e serve a collegare la numerosa popolazione della zona (Irnerio, Centotrecento, Mascarella, eccetera) col centro cittadino; la via Castagnoli-Moline è essenzialmente di traffico veicolare.

La detta strombatura non farebbe che aggravare l'attraversamento pedonale della Castagnoli-Moline con grave disagio pubblico, dato che il transito, in quel tratto di via Belle Arti, avviene quasi esclusivamente sul lato opposto al palazzo Bentivoglio. Sarebbe miglior soluzione, data la notevole larghezza attuale della strada davanti al palazzo, prevedere una rettificata, e la costruzione di un comodo portico fino a via Mentana; e così in via Mentana, sul lato verso Belle Arti. È ovvio che in tal modo il transito pedonale verrebbe, specie in inverno, molto facilitato e si eviterebbe un esproprio oneroso per il Comune.

Ho finito la lettura. Avevo segnato per iscritto questi punti, perchè, essendo essi di natura un po' più particolareggiata volevo che fossero espressi da me in un modo esatto. Ma ora vorrei raccogliere una sintesi di quello che ho detto: il piano regolatore deve badare al traffico, ma deve badare anche al decoro della città e all'igiene della città. Ora, è noto che grandi strade da nord a sud non esistono; abbiamo già visto che, venendo dal nord e andando verso la collina ci si trova bloccati dalla strettoia di via Nosadella e dalla strettoia di via Valdaposa che finisce su S. Paolo di città.

Ora, io ho già fatto la proposta che queste due strade vengano allargate in modo che, ad

un determinato momento, si possa rapidamente andare dalla piazza Malpighi dritti, dritti al Palazzo Albergati e si faccia una demolizione sulla parte destra di via Nosadella, dove c'è un solo istituto che può rappresentare qualche cosa e offrire problemi da risolvere, problemi che potrebbero essere risolti, perchè, come si sa, ogni intervento chirurgico presuppone qualche demolizione, si proceda in modo da facilitare l'imbocco per via Malpertuso. L'altra strada che è appunto quella che ho nominato testè (la via Valdaposa) e che arriva fino a S. Paolo di città, allargata un po' sulla sinistra, deve poi sboccare in via Collegio di Spagna per una larghezza maggiore, e quindi quella parte che, guardando la chiesa, si trova sulla destra, va demolita, e lì va tracciata una strada di arroccamento attraverso quei giardini, per via Stradellaccio, via della Neve e via Ca' Selvatica. Oltre queste due strade che sarebbero le più importanti, si potrebbero tracciare altre due strade nella stessa direzione, prolungando la via S. Francesco attraverso una cospicua zona che sta fra via S. Francesco e via S. Caterina, zona di circa diecimila metri quadrati, di proprietà del Comune, dove, attraversando, si potrebbe fare il collegamento con via S. Caterina, e, giunti in via Saragozza; noi avremmo portato un notevolissimo sollievo alla circolazione in quella zona. Analogamente, da via del Cane, stretta, ma collaterale con queste due strade, se noi trasformassimo per via Mattuiani, tenendo conto che la parte posteriore della Maternità potrebbe diventare un ottimo giardino pubblico, e la Maternità, per i servizi più essenziali, potrebbe più igienicamente per lei e per la cittadinanza, trasferirsi in periferia, noi avremmo una strada che taglierebbe direttamente di fianco al Tribunale e porterebbe anch'essa sulla collina. Così avremmo cinque strade che collegherebbero il nord al sud: l'allargamento di via Rialto, il prolungamento, esile ma molto utile, di via Mattuiani, la strada che arriva fino a S. Paolo di città, attraverso Valdaposa, la strada ben larga di via Nosadella, allargata sulla destra, e il passaggio che prolungasse via S. Francesco con via S. Caterina. In questo modo, noi sì che avremmo risolto quanto è possibile risolvere per questo problema; altrimenti noi cominciamo a parlare di un centro direzionale, lasciamo che la città vada per conto suo, secondo le esigenze prepotenti e irresistibili della vita moderna, non consentiamo alla vitale zona collinare della città, zona vicinissima, che è sana, che è ridente, che, sotto tanti aspetti, è indicata per la residenza, lasciamo che non possa essere raggiunta, in quanto il traffico moderno oggi non permette tutto questo, a causa di tutti quei restringimenti. Ed allora si dirà che tutto questo è stato preveduto, che tutto questo è stato studiato, io tornerò a ripetere che io non nego i meriti dei funzionari della commissione, tornerò a ripetere, anzi, che ho la massima stima e la massima ammirazione per loro; tornerò anche a dire che difficilmente noi potremmo attendere oggi dagli uffici che essi stessi prendano una ri-

soluzione soluta posizione contro quello che essi stessi hanno elaborato con tanto amore e con tanta pazienza, ma c'è anche da farsi una domanda: « quando verranno i prossimi, o, per lo meno, il primo piano particolareggiato, i nostri Uffici saranno messi nella condizione di fronteggiare l'ingente lavoro che deriverà dalla preparazione di un piano particolareggiato concreto? » E perchè faccio questa domanda? Perchè si presenta un grave problema in questo piano regolatore, e non mi sembra che sia stato considerato con quella visione unitaria che sarebbe stata necessaria. Sul traffico, soprattutto, hanno parlato vari consiglieri, e tutti hanno messo in evidenza le difficoltà del traffico e le difficoltà moderne. Ma noi non dobbiamo semplicemente limitarci a dire: « il traffico è un problema che diventa sempre più difficile ». Dobbiamo anche proiettare nell'avvenire, dobbiamo tenere conto anche dell'ulteriore aggravamento che avrà questo traffico, ed allora, senza arrivare a delle soluzioni drastiche, chirurgiche, noi possiamo ben dire che, non all'estrema periferia della città, ma subito fuori porta, ai margini della città, sulle vie di maggior viabilità, questo piano regolatore doveva tener conto di zone a verde, che oggi potrebbero servire per posteggi subito a ridosso della città, e che potrebbero servire per assorbire, col tempo, anche un maggior congestionarsi del traffico. Ciò manca in questo studio, manca completamente e non viene neppure considerato e perciò io penso che debba esservi inserito. Del riflesso economico poi si può parlare poco; ci si deve dimostrare poco preoccupati per l'impegno di tali aree. Evidentemente, l'assicurarsi delle zone, l'assicurarsi delle aree e creare delle zone di sicurezza per il traffico, non può rappresentare un rischio per il Comune; semmai rappresenta una opportuna capitalizzazione. Quando, col tempo, il problema del traffico moderno avrà trovato una adeguata soluzione, la città si troverà sempre e il Comune si troverà sempre in possesso di queste aree che avranno verosimilmente sempre un grande valore, un valore massimo.

Io ho fatto questa critica, non perchè mi voglia erigere a critico della commissione o dei funzionari, ma perchè, a ben riflettervi, è proprio per avere le nostre critiche che viene presentato il piano in Consiglio comunale. Ora, il consigliere non deve, ad un certo momento, preoccuparsi solo di esprimere la deferenza e la considerazione, deve preoccuparsi di dire quello che sente come cittadino, quello che sente la cittadinanza, anche, eventualmente, dicendo qualcosa che possa dispiacere a coloro che hanno redatto il piano. Lo dico, per esempio; a noi consiglieri sono state date queste due fotografie. Io le ho guardate anche con la lente e poi ho cercato; qualche cosa in esse si capisce, qualche cosa no; ma è certo che, per capire, bisogna concentrare molto l'attenzione, e, praticamente, esse non danno nessuna idea di quello che vogliono esprimere se non chi se ne intende già.

Si tratta di fotografie di mappe di cui è per-

sino difficile distinguere bene il nord e il sud, la parte collinare e la parte bassa della via Emilia, rappresentano una idea schematica. Ora, io sono d'accordo che con questo si voleva dare solo qualche nozione per il traffico, ma, a mio modo di vedere, non è così che si servono i consiglieri. I consiglieri dovrebbero essere dotati di mezzi più comodi e più moderni per potersi fare una idea del piano regolatore; tanto più che io ho l'impressione che su questo piano esistano delle gravi lacune di carattere tecnico. Mi risulta che oggi esistono rilievi tecnici di precisione, accuratissimi; per esempio, sopralluoghi numerosi e particolareggiati, fotografie dall'alto, perchè è certo che le cose fatte a tavolino molte volte riservano sorprese agli stessi tecnici che credono di conoscere tutto. Ora, non corre voce che tali rilievi precisi siano stati fatti, come io ritengo, invece, che sarebbe stato doveroso. Un piano di tale importanza avrebbe dovuto fondarsi su tali rilievi. La commissione rispettabilissima quanti rilievi sul luogo ha fatto? O è stata semplicemente a tavolino? Io non lo so. Ha avuto la collaborazione certamente di tecnici specializzati, ma sarà bene che i cittadini possano rendersi conto di persona di quello che è successo, perchè evidentemente non ci trovassimo di fronte ad un piano che presenta degli aspetti addirittura irrealizzabili.

Io ho esposto alcune idee che mi sembrava necessario fossero ancora dibattute per una maggiore utilità di questo dibattito.

Ho parlato del fatto che qui non si è tenuto conto del fattore storico. Noi sappiamo che il concetto storico non è una delle cose più sentite da coloro che seguono la ideologia comunista, perchè per essi la storia si identifica prevalentemente col contingente e con le direttive del momento. Quindi io non mi meraviglio che da parte comunista, ma solo da parte socialista, siano state elevate delle voci a tutela del patrimonio storico della città, e anche a tutela del significato del valore culturale che questo piano può avere. Non mi meraviglio, anzi mi sarei meravigliato, del contrario, ma posso dire che ci sono state alcune considerazioni che il Sindaco ha fatto nel suo intervento che addirittura fanno restare perplessi. Per esempio, io ho detto che la strada di via del Fossato, di via de Tessitori, di via Capramozza è una cosa assurda, e l'ho detto in questo senso: perchè è presentata come una strada che dovrebbe unire viale XII Giugno alla Porta Sargozza e alla Piazza Malpighi.

Consideriamo, dunque, che si tratta di allargare via del Fossato, espropriandone una parte, poi allargare largamente via de' Tessitori — già via de' Mussolini — e poi allargare via Capramozza e sboccare..... adesso si apprende che si vorrebbe poi mangiare un angoletto della Caserma di via Castelfidardo.

Questo io l'ho messo in rilievo unicamente perchè mi sembrava un assurdo lo stare a fare simile zig-zag, siffatta biscia, questo « esse » nel cuore della città, mentre c'è la possibilità di attuare le già descritte cinque linee che diretta-

mente collegano il nord al sud, e risolvono grandemente, e senza notevole disturbo nelle demolizioni, il problema del nostro piano regolatore in questa zona. Tutto ciò io l'ho detto sotto questo aspetto, non guardando a nulla altro e non avendo nessuna considerazione particolare.

Ora, il signor Sindaco che cosa è venuto a dire, sempre polemizzando con quel consigliere che è stato l'oggetto principale delle sue preoccupazioni, anche se non nominato? Ha detto: « e allora che potrei dire io? Questa volontà di difendere la via del Fossato forse è una opposizione che proverebbe di voler salvare il giardino dei preti poveri? ». Così si tende a minimizzare un intervento che ha una visione larga, cioè la visione di una città che geometricamente, storicamente e dal lato urbanistico deve svilupparsi; si rimpiccioliscono i concetti fino ad insinuare che un consigliere possa avere detto tutto questo unicamente per salvare un pezzo del giardino dei preti, sia pure poveri. Ora, mi si permetta di dire che non è con queste insinuazioni che si discute il piano regolatore di Bologna, sarebbe lo stesso che io dicessi che voi non volete fare le demolizioni alla destra della Chiesa di S. Paolo per non disturbare un partito che risiede in quella zona! Perdonatemi, ma non sono questi i modi e gli argomenti adatti alle nostre circostanze! Qui, evidentemente, si tratta d'altro. C'è qualcosa che non è semplicemente tecnico, qualche cosa o di impreparato o d'antistorico, c'è qualche cosa che comunque non è urbanistico; in ogni modo il Sindaco sprona la maggioranza a voler sostenere che questo piano regolatore è ottimo e che va adottato.

Noi vediamo tutti questi ostacoli; io vedo personalmente tutti questi ostacoli e ad essi poi aggiungo un'altra volta il rilievo sopra il problema finanziario. So che l'Assessore Cenerini si è diligentemente preparato su questo argomento, e anche sull'argomento, in genere, del piano regolatore; quindi mi riprometto la gioia di sentire da lui qualche chiarimento in merito; ma io vorrei che non si facesse una confusione, perchè altro è il piano finanziario e altra è la previsione finanziaria. Anche se noi in questo momento non siamo tenuti a fare un piano finanziario, siamo però moralmente obbligati a considerare la situazione finanziaria come verrà ad essere impegnativa, non per questa Amministrazione e forse neanche per la prossima, quanto per quelle che si succederanno; e come si proietteranno nell'avvenire tutti i pesi dei mutui che sono stati presi; e come potranno ripercuoterci tutte quelle varie operazioni economiche che vanno dagli espropri alle sistemazioni delle strade. Basti solo pensare al problema economico: se noi consideriamo che cosa si verrà a pagare per espropriare una parte di via del Fossato, una parte di via de' Tessitori, una parte di via Capramozza, forse, e anche senza forse, si spende molto di più che non a pagare una vastissima area all'Autorità militare fuori porta onde ci lasci quella preziosissima zona per il nostro piano regolatore.

Quindi io penso che la conclusione alla quale

seno arrivati i sostenitori di questo piano regolatore non siano conclusioni convincenti, neppure quella del tempo, perchè si dice: beh, intanto, mentre noi stiamo discutendo per caserme, ferrovie, eccetera, il tempo passa e non concludiamo nulla. No, noi possiamo inserire ogni giusto problema, e poi non accettare una delibera, così, mi si permetta, semplicistica, e così sommamente impegnativa e compromissoria quale ci viene proposta; dobbiamo ristudiare ancora più l'argomento, dopo che noi, avendo aperto il dibattito a tutti i cittadini, abbiamo suscitato in tutte le intelligenze dei bolognesi, e sono intelligenze assai notevoli, una scintilla; e da essi verranno nuovi consigli, nuove proposte, solo alla scadenza noi matureremo la soluzione accettabile. La scadenza dei termini non resta spostata. Sono i noti sessanta giorni. Che questo piano regolatore sia accettabile è una conclusione che non ritengo inevitabile. Io ritengo, invece, che da oggi in avanti noi dobbiamo pensare anche al fatto che una volta approvato il piano regolatore non sarà più possibile fare nulla di quanto è stato fatto dal 1945 ad oggi, e questo merita riflessione. Perchè naturalmente se c'è stata una giustizia diversa, o addirittura ci sono stati fatti illegali, noi metteremo i cittadini che hanno beneficiato di quelle circostanze in una condizione di privilegio di fronte a quei cittadini che non ne potranno più beneficiare. Mentre invece, se c'è stato qualche cosa che non andava, questo, per lo meno, non va passato sotto silenzio, perchè non si dica, ad un certo momento, che un piano regolatore, che una volta approvato è diventato legge, in quanto legge diventa sanatoria per ingiustizie precedenti.

Perciò io faccio una riserva formale sopra la utilità, sopra la giustizia, sopra la consistenza, sopra l'operosità, l'efficacia, l'utilità di questo piano regolatore. Io penso che non si possa neanche parlare che esso venga adottato dal Consiglio comunale; a mio modestissimo avviso, io non lo trovo neppure idoneo, per ora, ad essere depositato presso la Segreteria comunale.

Consigliere di VISTARINO — Io sono un poco sorpreso dell'andamento della discussione, perchè sento questa sera delle critiche, forse molto fondate, ma che avrei voluto fossero state fatte prima, quando ogni oratore aveva la parola per esprimere il suo pensiero. Perchè se noi continuiamo a criticare questo piano prima un po' e poi un altro po' non verremo mai ad una conclusione.

Dal canto mio, fin dal primo giorno ebbi la visione chiara di ciò che mi pareva dovesse essere approvato e di ciò che, invece, meritava di non esserlo e mi pare che ciascuno dovrebbe a quest'ora avere già chiarito le sue idee, poichè mi rendo conto della necessità che si arrivi a un dunque.

Indubbiamente la risposta del Sindaco, l'altra sera, non mi ha persuaso, perchè io avevo fatto alcune osservazioni, alcune riserve sul centro cittadino, ed a queste osservazioni e riserve

non è stata data alcuna soddisfazione. Perciò, evidentemente, io non posso votare un piano che contiene tutti quei punti che a me paiono errati. Però, su altri punti, io mi sono dichiarato d'accordo ed io sarei pronto a votare oggi il piano regolatore, diciamo a sezioni. La parte relativa alle vie di transito, di penetrazione, ecc., la parte cioè urbanistica più propriamente detta, io non vedo perchè la si debba collegare col centro cittadino. Io disapprovo infatti, alcune demolizioni nel centro cittadino, mentre approvo le grandi strade di accesso e di smistamento. Non vi è nessun rapporto fra le due cose, e perciò mi sembra che noi dovremmo arrivare ad una conclusione. Chi approva alcune parti lo dica e le voti, chi disapprova altre, lo dica e le voti. Insomma, a mio parere, dobbiamo venire alla conclusione di questa discussione. Ero contrario, la prima sera, che essa venisse strozzata, ma dalle due o tre sedute che erano state dedicate in partenza a questo problema, al numero di sedute che noi abbiamo effettivamente avuto, ci passa parecchio. Quindi non vedo perchè oggi si debba riaprire una discussione di carattere generale, questo avrebbe dovuto essere stato fatto, come ho detto prima, al momento opportuno, o in sede di commissione oppure nella prima discussione ma sempre prima che il Sindaco rispondesse. Dopo la risposta del Sindaco, mi pare che ciascuno dovrebbe dire soltanto se ciò che il Sindaco ha detto lo soddisfa o non lo soddisfa. Io avrei immediatamente detto che non mi soddisfaceva per quelle parti che avevo criticato. Adesso, invece, mi sembra che i miei colleghi di minoranza riaprino la discussione generale. Allora, dove andiamo a finire? Questo io mi domando, e mi preoccupa perchè io ero disposto questa sera a passare alla votazione. Mi pare che la cosa sia matura e che la si sia studiata già con sufficiente ampiezza, date naturalmente le possibilità poichè noi non possiamo arrogarci il diritto di rifare il piano regolatore. Evidentemente noi dobbiamo dare questo compito ad una commissione e poi esaminare ciò che la commissione ha fatto e votare di conseguenza. A mio parere, noi questa sera potremmo già essere in queste condizioni, anche perchè urgono alcune deliberazioni: vi sono categorie che hanno urgente bisogno di sapere se possono costruire, se possono non costruire. Quindi, il ricominciare la discussione, come mi è parso di capire, non mi sembra il modo migliore per arrivare in porto, e a un risultato positivo. Quindi io mi domando: che cosa vogliamo fare? Vogliamo riaprire la discussione? Vogliamo rimandare il piano alla commissione di consiglieri? Vogliamo rimandarlo invece alla commissione generale che lo ha studiato? Ma facciamo qualcosa di positivo!

Per conto mio, la situazione è abbastanza chiara.

Io voterei a favore due punti su tre, e il terzo punto non mi sentirei di votarlo. Altri voteranno altre parti o non le voteranno. Ma così, come dico, noi stasera stiamo invece riprendendo la discussione come se non avessimo mai discusso

nulla, con la proposta di andare avanti dei mesi di questo passo. Ora non ne vedo il risultato. perchè, allora rimandiamo addirittura il piano di un anno e nominiamo una nuova commissione che studi il piano regolatore, a parte l'esame nostro, ma non possiamo ricominciare ogni sera dei dubbi nuovi! Mi sembra che il nostro non sia un lavoro positivo. Perciò io vorrei che si venisse ad una conclusione ed io stasera mi sentirei di venire al voto, anche se non mi sentirei certamente di approvare il partito di deliberazione. Ho parlato stasera mettendo degli interrogativi, cosa che in genere non faccio, perchè non capisco se votiamo o se riapriamo la discussione. Ed è questa la domanda che io faccio ai miei colleghi ed al Sindaco.

A questo punto il Sindaco, prima di dare la parola al Cons. Martinuzzi, informa che nelle precedenti sedute, non avendo veduto che l'avessero richiesta, egli non ebbe a dare la parola ai Cons. Martinuzzi e Savoia i quali desideravano associarsi al cordoglio del Consiglio per la morte del Cons. Costantini.

Il Cons. Martinuzzi ringrazia, poi continua;

Consigliere MARTINUZZI — Gli interventi di questa sera mi hanno convinto di quanto fosse opportuna la mia insistenza sulla necessità che fosse distribuita una bozza del partito di deliberazione, a mo' di conclusione della discussione sul piano regolatore.

In sostanza, in che modo si è estrinsecato questo lavoro del piano regolatore? E' stata nominata una commissione di competenti particolar-

mente versati in questa materia, i competenti hanno riferito e hanno consegnato il progetto alla Giunta, sono state concordate, con detta commissione e con la Giunta, determinate modifiche, determinanti arrangiamenti, poi sono state fatte delle illustrazioni ai consiglieri per lo studio più particolareggiato del piano; il Consiglio ha poi nominato una commissione, questa commissione avrebbe dovuto riferire ai colleghi di Gruppo quelli che erano i dettagli di tutto il lavoro, affinché tutti quanti fossimo in condizione di partecipare proficuamente alla discussione. Perciò non ho capito bene le doglianze dell'amico consigliere Bassi. Perchè effettivamente la commissione ha lavorato come solitamente lavora in questi casi, in quanto, appunto, è in una sede referente, una sede con un numero minore di componenti, che possono avere dagli organi tecnici e dalla Giunta le maggiori delucidazioni. Si è sviluppata poi la discussione e mi sembrava opportuno che questa discussione si enucleasse in un partito di deliberazione sul quale poi noi avremmo dovuto procedere alla votazione.

Questa procedura mi sembra normale e quindi non solo utile, ma anche necessaria, perchè diretta a creare quello che sarà lo strumento giuridico col quale si attuerà il progetto di piano regolatore. Mi sembrava perciò anche logico che, come diceva giustamente il consigliere di Vistarino, non fosse proprio il caso di riaprire nuovamente la discussione su tutto lo scibile pianistico, ma ci fosse, invece, soltanto da discutere sullo strumento conclusivo con cui si poneva termine alla discussione.

Ora, esaminato questo partito di deliberazione che ci è stato sottoposto e sentite le obiezioni del consigliere Toffoletto, mi sono preoccupato subito che esso rispondesse a un criterio logico e giuridico, e cioè se per caso fosse vero che noi non dovremmo deliberare l'adozione del piano. Questo mi premeva molto, perchè se fosse stata esatta la obiezione del consigliere Toffoletto, io avrei dovuto immediatamente porre un altro quesito e cioè, eventualmente, un altro emendamento oltre a quelli di cui dirò appresso, Senonchè, proprio la legge urbanistica non dice affatto quello che ha detto il consigliere Toffoletto. La legge urbanistica, all'art. 8, dice: « I Comuni compresi negli elenchi di cui ai commi precedenti devono compilare il piano regolatore generale e presentarlo al Ministero dei Lavori pubblici per l'approvazione, eccetera, eccetera ». Quindi, la nostra, è una attività di compilazione. il deposito è qualche cosa che viene dopo, in quanto prima si compila un piano e poi lo si deposita. È in un certo senso, quello che si fa anche nel nostro ambiente; l'avvocato Corrias e tutti gli altri colleghi avvocati me ne daranno atto: il giudice profferisce la sua sentenza e quindi la deposita. Le attività sono due e ben distinte: la prima è che qualcuno bisogna che lo compili questo piano e, in un secondo momento, quando esso ha raccolto i consensi più o meno maggioritari dei vari partecipanti al consesso,

viene depositato e, dal deposito, partono determinati termini al fine di una attività che è quella che noi conosciamo, cioè i trenta giorni per la pubblicità e gli altri trenta giorni per le eventuali osservazioni degli interessati. Ora, noi dovremmo, a stretto rigore, deliberare che il piano compilato dal Comune di Bologna è questo. Quindi mi pare che la dizione « delibera di adottare a norma della legge 17 agosto il piano regolatore generale », in sostanza, sia la più appropriata perchè la legge non prescrive la formula, nè c'è una indicazione specifica, di quella che è la funzione consiliare, all'infuori della parola « compila », e quindi se vogliamo proprio rimanere nella dizione legislativa, si dovrà dire: « delibera o dichiara che il piano regolatore compilato dal Consiglio comunale di Bologna è questo ». Perciò non trovo che la parola « adottare » sia un qualche cosa che giuridicamente possa portare delle conseguenze nocive al progetto e quindi all'iter amministrativo che questo progetto deve seguire.

Orbene, che cosa è avvenuto? Presentato questo progetto, sono state sollevate determinate critiche. La mia preoccupazione qual'era? Ve lo dissi già nelle precedenti sedute, la mia preoccupazione era questa: che si dicesse: « il piano è questo, o l'accettate o non lo accettate. Si discute, sì, però noi non possiamo nè intendiamo modificare niente in questo piano », quindi... lo spettro, dietro le nostre spalle, del vostro voto maggioritario che avrebbe portato all'approvazione del piano quali che fossero le critiche e le obiezioni. Invece non è stato così, bisogna riconoscerlo; c'è stato uno sforzo da parte della Giunta di riassumere, di far proprie determinate preoccupazioni che sono uscite nel corso della discussione, e queste preoccupazioni sono contenute in quella serie di raccomandazioni contenute nel partito di deliberazione: prima di raccomandare alla Giunta di condurre le opportune trattative, eccetera; poi si dice di aggiungere all'art. 5 — norme di attuazione — quelle certe parole che tutti quanti qui leggiamo; di approvare, in particolare, la quarta parte della relazione circa la gradazione nel tempo dell'attuazione; di riservarsi, altresì, in sede di adozione dei piani particolareggiati, di deliberare forme concrete di applicazione del criterio di costruire, eccetera; di decidere nella medesima sede, eccetera; di riservare; di pubblicare; di prorogare.

In verità, questa forma non mi sembra che attinga lo scopo che, secondo me, dalla discussione si doveva attingere e cioè un vero e proprio emendamento a quello che era il piano proposto. Mi si risponderà: ma certe soluzioni imporrebbero un ulteriore lavoro, eccessivo e troppo lungo che procrastinerebbe eccessivamente l'approvazione. E allora io mi ero permesso di suggerire la deliberazione di affidare le soluzioni controverse ai piani particolareggiati.

Ora non mi pare che dal partito di deliberazione che ci viene sottoposto risulti con molta evidenza questo, cioè il desiderio, la riserva, per

lo meno, di emendare in alcuni punti, attraverso l'attuazione di piani particolareggiati, quei punti che hanno destato maggiore perplessità nelle critiche dei consiglieri.

Detto questo, riterrei di richiamare l'attenzione dei Colleghi su qualche punto anche soprattutto in riferimento ai tempi di attuazione del piano. Vedete; il problema più grosso, quello che ha raccolto i consensi di tutti quale è stato? È stato quello relativo ai raddoppi previsti della via Emilia ponente e la grande circonvallazione, quella che si vede tracciata al nord della carta. Ebbene, questa soluzione, essendo — a mio avviso, — una delle più costose, è, di conseguenza, una di più lontana attuazione, mentre invece, dal punto di vista della necessità, dovrebbe essere la prima in ordine di tempo. Il primo problema, quindi, che si pone uno che osservi il piano regolatore così com'è nella pianta attuale, è: quando potrà entrare in funzione quella grande circonvallazione che alleggerirà il centro di Bologna o, per lo meno, la sua attuale circonvallazione, da tutto il traffico di transito? Questo è il primo punto interrogativo, dal quale deriva un altro interrogativo o, per lo meno, una logica conseguenza di questa prima impostazione. Se, per fare la grande circonvallazione e i due raddoppi nord e sud dalla via Emilia ponente, è necessario molto tempo e molto denaro, è necessario — a mio avviso — fare subito, con precedenza assoluta, un qualche cosa che cominci a servire di alleggerimento alla via Emilia ponente, laddove, per traffico e, soprattutto, per statistiche di incidenti, il problema della circolazione diventa particolarmente angoscioso.

Inoltre c'è un altro aspetto che tutti quanti avrete notato: in particolari ricorrenze, per esempio in occasione del giorno dei Morti, in occasione delle manifestazioni allo Stadio comunale, si vede che le vie di deflusso e di afflusso sono particolarmente insufficienti. Di qui la necessità di dare la precedenza nell'esecuzione dei lavori previsti nel Piano regolatore a quel tronco — via della Grada-Sabotino che dovrebbe, a mio avviso, sbucare press'appoco davanti all'attuale stabilimento I.C.O. — dove, cioè, non ci sono dei lavori grandemente impegnativi, perchè non c'è da demolire, ma solo da aprire una strada di collegamento che consentirebbe un ulteriore deflusso e, soprattutto, consentirebbe agli automezzi provenienti dalla Porrettana, di avviarsi per una nuova strada sulla via Emilia Ponente, senza congestionare ulteriormente nè la via S. Isaia nè la via Saragozza. Ora su questo punto io penso che basti una raccomandazione, basti che si tenga presente questa necessità di costruire queste vie, che poi saranno allacciate, in un secondo momento, con i grandi raccordi della via Emilia, ma che intanto costituiscono una necessità urgente. È una necessità da tenere presente perchè è indispensabile decongestionare queste vie che oggi sono troppo tormentate dal traffico pesante.

Un altro punto in cui sarebbe necessario, a mio avviso, una sistemazione, è la porta Sara-

gozza, perchè la porta Saragozza, a prima vista, sembra una delle porte più comode, più larghe, più spaziose, mentre invece la ubicazione dei torrioni e il fatto che il viale Aldini scendendo, per chi viene da porta d'Azeglio, invece di passare ad est del Cassero, ne passa ad ovest, provoca continuamente degli incidenti. Io chiedo se sia possibile studiare una soluzione per far de-gradare il viale, dove c'è adesso quella proda erbosa che scende sulla piazza di Porta Saragozza, in modo da isolare il cassero ed evitare al traffico proveniente da Porta d'Azeglio di andare ad incidere sulle correnti provenienti da via Saragozza, oggi costrette a girare intorno al torrione nord con visuale chiusa.

A questo punto bisogna che dia una spiegazione di quello che è stato il mio intervento in sede di critica al piano regolatore.

Ho detto, anche rispondendo al consigliere Toffoletto, che si era doluto del mio atteggiamento in sede di discussione, ho detto che la mia critica era nel senso di rimproverare, se così si può dire, che si fosse previsto poco agli effetti di ampliare le vie di Bologna, e cioè agli effetti della viabilità. E qui ovviamente non posso essere d'accordo con l'egregio collega ingegner Bortolotti il quale vorrebbe persuadermi che gli stranieri non c'entrano niente e che quindi una parte di Bologna può essere artistica, anche se nessuno ci si ferma sotto col naso all'aria.

Il fatto dipende dal senso che ciascuno di noi ha del bello e dell'artistico; ci può essere colui cui piace circolare fra le vecchie strade di Bologna, anche se non hanno alcun pregio artistico, soltanto così per respirare dell'aria antica, così, come Foscolo fra i sepolcri e ispirarsi a egregie cose... visitando via Pusterla. Ma, a mio avviso, ciò non basta a giustificare uno spirito conservatore. In tale giustificazione entra anche ed ha la sua buona parte, il riconoscimento da parte dei forestieri (non ritengo che la parola « straniero » si possa adoperare in senso strettamente letterale, intendo dire straniero rispetto a Bologna, quindi forestiero) ha la sua importanza; ha la sua importanza perchè è un riconoscimento della bellezza e dell'interesse artistico o storico del luogo, perciò non ritengo che se un luogo è negletto da tutti, bolognesi e forestieri, meriti conservazione sol perchè un isolato ammiratore lo trova ugualmente interessante, ma ritengo che questo fatto dello scarso interesse che esso suscita nella gente, sia una prova della scarsa importanza che quel luogo veramente ha.

Ora non è per iconoclastia, o per odio verso quel colore locale di cui Bologna abbonda, ma io dico che è una necessità vitale, per lo sviluppo della nostra città, rendere possibile la circolazione; e non intendo soltanto la circolazione automobilistica, ma intendo la circolazione di tutti i numerosi veicoli e anche dei pedoni che debbono andare per la strada. A mio avviso la deficienza più grave che si riscontra specialmente nel nucleo centrale cittadino compreso entro le famose dodici mura è la mancanza di una parallela a nord e di un'altra a sud della direttrice

Ugo Bassi Rizzoli. Infatti il collegamento viario intenso fra gli opposti giunti della periferia è oggi particolarmente povero: quello da nord a sud è deficitario in modo assoluto, tanto è vero che il piano regolatore si è preoccupato di crearlo; quello da est a ovest si svolge sempre o quasi sempre, per la dirittura Ugo Bassi-Rizzoli. Ciò che manca è proprio la parallela, e sarebbe molto più opportuno che di parallele ce ne fossero due, perchè l'altra, la via Innerio — via dei Mille — Don Minzoni è troppo lontana, rispetto alle utenze, che prevalentemente usano del centro.

Dissi che l'ideale sarebbe stato, se fosse stato possibile, la parallela via Porta Nova — via IV Novembre, la quale ha delle difficoltà enormi, quali per esempio ad una estremità il fianco del palazzo dei Notai che costringe a quella pericolosa deviazione in angolo col Palazzo d'Accursio e dall'altra estremità il tampono costituito dalla Porta Nova. Tuttavia ritengo che sarebbe stato molto opportuno studiare l'allargamento di via Porta Nova perchè almeno fosse consentito un anello di deflusso via Testoni — via Porta Nova e la cosa era perfettamente possibile perchè, per chi da via IV Novembre vada verso la Porta Nova, il lato destro della via stessa non presenta, per quanto sappia, degli immobili di particolare valore che impediscano assolutamente l'allargamento di questa strada e l'allargamento anche di quel tratto di via Testoni che va appunto dall'angolo con Porta Nova alla metà di detta via.

Questa è un'altra riserva che debbo fare, perchè a mio avviso non si può rinunciare all'utilizzazione di questa parallela della via Ugo Bassi - via Rizzoli, in quanto la città ne ha assoluto bisogno. Per questo avevo detto in una precedente seduta circa l'opportunità di allargare quell'altra dirittura via Maggia - via Parigi - via Manzoni - via del Monte e oltre. Si tratta di un'altra parallela a via Ugo Bassi di cui la circolazione del traffico bolognese aveva assoluto bisogno appunto per decongestionare la famosa Ugo Bassi - Rizzoli che oggi è diventata, specialmente in certe ore del giorno, quasi impraticabile. Un'altra osservazione che dovevo fare, sempre in relazione alla modestia degli allargamenti e del reperimento di aree viabili, riguarda quei settori che grosso modo possono essere delimitati dalla metà delle strade Maggiore - S. Vitale - Zamboni.

C'è qualcosa però nel partito di deliberazione, perchè al numero 6 si dice: « delibera di decidere, nella medesima sede di cui sopra » (« cioè in sede di adozione di piani particolareggiati ») « la costruzione di più ampie vie di arroccamento fra le radiali interne nelle zone soggette a risanamento ».

Si vede che c'è questa preoccupazione, perchè è un grave problema per Bologna il collegamento fra le radiali. Se anche soltanto il collegamento previsto sul piano regolatore attraverso la cintura del mille provoca già in Consiglio gravi dissensi ciò non toglie che se ne deve riconoscere la necessità appunto perchè rappresenta un de-

congestionamento del centro. Però in questa delibera esso viene limitato alle zone interne soggette a risanamento, ma a mio avviso, non tutte le vie in cui è necessario questo allargamento, questo riferimento di una maggiore viabilità, si trovano nelle zone soggette e risanamento.

Vedete, vi sono per esempio due grossi blocchi, per così dire: il blocco che è delimitato dalle linee Due Torri - S. Stefano - Borgonuovo - Guerrazzi - Via Mazzini. In questa zona un collegamento fra le radiali non esiste, vi sono soltanto delle viuzze tortuose quali via del Luzzo e l'altra vicino alla chiesa di S. Stefano. Qui sarebbe necessario un allargamento perchè altrimenti si costringe il traffico a seguire il flusso generale rotatorio intorno a questo grande isolato triangolare, congestionandolo. La stessa cosa si deve dire per l'altro grosso blocco triangolare Mazzini - piazza Aldrovandi - S. Vitale. All'altezza di via de' Leprosetti se invece di esservi quei due vicoletti vi fosse una bella strada che collegasse strada Maggiore a via S. Vitale, sarebbe tanto di guadagnato, perchè se consultate la carta vedete che un collegamento fra la metà di via S. Stefano e la metà di via Zamboni, non esiste e che bisogna necessariamente passare dalle Due Torri.

Ora questa deficienza di collegamenti fra le radiali deve essere, per quanto possibile, esaminata dal piano regolatore e io mi permetterei di suggerire una modifica affinché fosse ampliata questa decisione limitante la costruzione di vie di arroccamento fra le radiali interne solo nelle zone soggette a risanamento perchè mi pare che sia una limitazione eccessiva per la viabilità cittadina.

Un ultimo accenno volevo fare a quanto ha detto il collega ingegner Bortolotti. Effettivamente anch'io mi sono preoccupato del fatto che il vincolo posto dal piano regolatore dell'89 all'altezza delle costruzioni sul viale di circoscrizione, fosse un vincolo un po' eccessivo, un vincolo retrogrado che impediva lo sfruttamento di ampie zone residenziali per l'edilizia moderna. Però se convengo col collega Bortolotti sulla necessità di sfruttare in altezza le zone che sono destinate al quartiere direzionale quello compreso fra le vie Lame e Marconi ove si possono e si devono fare costruzioni intensive con edifici elevati, non sono del parere che si debbano costruire dei grattacieli sui viali di circoscrizione. Non sono d'accordo perchè il concetto che ha guidato tutto questo piano regolatore, non è un concetto di aumentare l'intensività delle costruzioni, ma invece di estenderle, e non è detto che una città moderna debba necessariamente avere dei palazzi altissimi e debba seguire un concetto di edilizia intensiva. Pochi giorni fa ero a Berlino ed ho potuto constatare con quali criteri edilizi si è sviluppata questa grande città: dal sobborgo più meridionale di Wansee, per arrivare al centro ho percorso 25 Km. tutti coperti di casette basse, piccole villette con gran verde intorno, tanto che, vista dall'alto, Berlino sembra proprio un giar-

dino. E Berlino, a parte le distruzioni, è una città veramente moderna, cresciuta con criteri veramente razionali talchè non si vede perchè una città moderna, per essere tale, debba necessariamente spingerci incontro dei grattacieli. Questo delle abitazioni costruite in alveari mi sembra un concetto nè logico, nè urbanistico. Viceversa quello che va fatto è di sfruttare la estensività, fin dove è possibile, e nel modo migliore possibile. Se consentissimo la costruzione di grattacieli intorno alle dodici mura, io ritengo che faremmo un errore perchè non faremmo altro che aggravare di utenze, le strade e i pubblici servizi, aggravando ulteriormente il centro urbano che vogliamo invece decongestionare perchè troppo sovraccarico. Noi dobbiamo cercare di estendere il più possibile la città per darle un più ampio respiro.

Questo volevo dire. Per quanto attiene quindi al partito di deliberazione, io non so se sia il caso di formulare qualche emendamento: ritengo però che sia necessario richiamare l'attenzione sulla esecuzione in primis di quella via Sabotino-Grada, che è destinata ad alleggerire il traffico delle vie Saragozza e S. Isaia e poi che siano raccomandate una maggiore estensione e possibilità di allargamento delle strade del centro cittadino per creare più numerose le linee di arroccamento fra le radiali interne.

Consigliere BELLETTINI — Come altri colleghi, io sono rimasto un po' sorpreso di alcuni interventi di questa sera. Di alcuni altri, ad essere sincero, sono rimasto meno sorpreso, perchè in verità già nelle precedenti sedute si erano venute precisando certe posizioni di alcuni consiglieri di minoranza che lasciavano intravedere le conclusioni di questa sera. Quello che mi ha sorpreso, innanzi tutto, è stato l'intervento del consigliere socialdemocratico che ha parlato all'inizio. Il consigliere Bassi, in sostanza, si è rammaricato, chiamando in causa la commissione consiliare, che la commissione stessa non abbia lavorato nel modo più opportuno e più razionale al fine di consentire al Consiglio di procedere più efficacemente nella discussione del piano regolatore. Io debbo dire che queste osservazioni non sono pertinenti, prima di tutto perchè, in ogni caso, l'osservazione sul lavoro della commissione e sul modo con cui la commissione ha concluso i suoi lavori avrebbe dovuto essere fatta all'inizio, al momento in cui la commissione si è presentata al Consiglio, e secondariamente perchè prima di costituire la commissione, ha avuto luogo una riunione di Consiglio appositamente convocata, nella quale, dopo ampie discussioni, si sono fissati i limiti, le attribuzioni, gli scopi e le funzioni che la commissione stessa avrebbe dovuto assolvere. Già da allora si disse, e credo che fu giusto dirlo, che la commissione avrebbe dovuto procedere ad un primo esame del piano regolatore, cercando di accertare intanto quali erano i punti su cui non vi era dissenso, e presentare sommariamente le sue conclusioni al Consiglio senza

tuttavia pretendere, il che sarebbe giuridicamente improponibile di vincolare in alcun modo la discussione che il Consiglio avesse voluto condurre sul piano regolatore. Questo la commissione ha fatto e mi pare che non si possa assolutamente affermare che la procedura seguita abbia impedito successivamente che la discussione consiliare procedesse sui binari più opportuni, più idonei ad un esame concreto ed approfondito del piano regolatore; esame che, a mio avviso, è sostanzialmente avvenuto.

Credo quindi che non si possa accettare la proposta e la conclusione del consigliere Bassi, il quale, dopo essersi rammaricato del fatto che la strada seguita avrebbe portato a prolungare eccessivamente la discussione del Consiglio, propone, alla fine, di riportare il piano regolatore di nuovo davanti alla commissione consiliare per riprendere la discussione dall'inizio, per riprendere l'esame, in sostanza per tornare daccapo. Non vi è nulla che giustifichi un procedimento simile. Tutti i consiglieri che hanno voluto partecipare alla discussione lo hanno fatto e, come già si osservava, con sufficiente ampiezza. Coloro che hanno voluto studiare il piano regolatore lo hanno studiato, coloro che hanno voluto parlare, anche senza studiarlo molto, hanno potuto ampiamente parlare anche senza averlo studiato molto e mi pare che siamo arrivati ad un punto in cui, e qui sono d'accordo col consigliere di Vistarino, possiamo cominciare a tirare le file di questa discussione. Mi ha sorpreso meno, dicevo, l'intervento del consigliere Toffoletto, perchè l'intervento del consigliere Toffoletto ha avuto in verità, mi si consenta, la franchezza, non voglio dire una funzione, ma un tono del tutto particolare. Vi è stato nell'intervento del consigliere Toffoletto, in sostanza, il tentativo di introdurre nella discussione argomenti e posizioni polemiche anzi forzatamente polemiche, dalle quali tutti i consiglieri hanno affermato, e molti lo hanno anche dimostrato coi fatti, di volersi astenere. Il Consigliere Toffoletto ha collegato addirittura la struttura del piano regolatore con l'ideologia comunista! Non so attraverso quale «excursus» logico, non so attraverso quale catena di considerazioni, ma è arrivato persino a questo punto. Ed ha voluto inserire nel suo dire una serie di argomentazioni che alla fine ne hanno mostrato chiaramente l'intenzione esclusivamente polemica e lo scopo evidente di opposizione non al piano regolatore, ma alla Amministrazione comunale, che come ognuno capisce, è ben altra cosa. E poichè noi abbiamo detto fin dall'inizio (non solo noi, ma anche i consiglieri della minoranza) che qui di polemica politica non si poteva trattare, ma si trattava della discussione di problemi fondamentalmente tecnici, concreti amministrativi, che ci doveva unire se non altro nella volontà comunale di contribuire, nei limiti delle nostre possibilità, ad un'opera che ha una fondamentale importanza per la nostra città e per la nostra popolazione, degli atteggiamenti polemici del consigliere Toffoletto non de-

sidero occuparmi a fondo perchè appartengono ad un altro ordine di problemi. Desidero invece fare alcune considerazioni sulle questioni che sono state concretamente sollevate attorno al piano regolatore e sulla procedura di approvazione.

La discussione è arrivata ad un punto, come è stato osservato, che era giusto, ed è giusto, si polarizzi ormai attorno al partito di deliberazione; e su questo, fra l'altro, nessuno ha sollevato obiezioni nelle riunioni precedenti.

La proposta di deliberazione che ci è stata presentata è un tentativo, che potrà anche essere eventualmente perfezionato, di pervenire alla conclusione di questa prima fase della discussione, tenendo conto delle raccomandazioni e degli orientamenti, che più largamente si sono manifestati nella discussione del Consiglio e che hanno ottenuto praticamente la maggioranza e la unanimità dei consensi. E di tutto questo si tiene conto nella sola forma che oggi è praticamente possibile. Perchè non dobbiamo dimenticare che oggi stiamo approvando un piano regolatore generale; non dobbiamo dimenticare che siamo alla primissima fase di un lungo «citer» amministrativo, che non si esaurirà domani, e non si esaurirà purtroppo nemmeno fra qualche tempo. In questa fase, io credo che la deliberazione presentata abbia tenuto ampiamente conto delle proposte più concrete e dei suggerimenti più obiettivi che sono state presentate dai vari consiglieri e dalle varie parti. Queste proposte riguardano intanto alcuni argomenti su cui non esattamente, a mio avviso, il consigliere Toffoletto vantava una priorità. Sono gli argomenti fondamentali degli impianti militari e degli impianti ferroviari. Dico che non mi pare che il consigliere Toffoletto vanti alcuna priorità su questi problemi, perchè tutti i consiglieri, la prima volta che si sono alzati a parlare del piano regolatore, hanno posto l'accento su queste due grosse questioni cittadine, e su queste questioni tutti i consiglieri hanno parlato, e su queste stesse questioni hanno ripetutamente riferito il Sindaco, la Giunta, la relazione della commissione tecnica, per cui mi pare che anche su queste questioni, si possa e si debba trarre ormai una conclusione. Ma non è possibile prendere, di fronte a questi problemi, delle posizioni che poi non hanno nessuna, base oggettiva, nessuna possibilità reale di concretezza! La deliberazione propone, in sostanza, di continuare quell'opera di contatti e di trattative che non si inizia oggi, ma si è iniziata da anni, per vedere di ridurre il danno che questi impianti hanno arrecato e arrecano alla città, e che hanno costretto e costringono certamente ad adottare nel piano regolatore, alcune soluzioni che se non vi fossero stati questi impianti, avrebbero potuto essere più soddisfacenti per la nostra città.

Ma quale altra proposta si poteva fare? Quale altra strada si poteva seguire? Questo è stato chiesto da tutti i consiglieri, da consiglieri di maggioranza come dai consiglieri della minoranza. Soltanto il consigliere Toffoletto sembra pensare che prima di fare il piano regolatore, si

debba arrivare ad avere superato gli ostacoli che questi impianti determinano per lo sviluppo edilizio di Bologna! Ma io dico che chiedere questo significa sostanzialmente chiedere che non si faccia nessun piano regolatore, poichè il consigliere Toffoletto ha sentito ripetutamente riferire i motivi per cui questi impianti ci sono e rimangono, ha sentito riferire sui tentativi ripetutamente fatti presso le Autorità da cui questi impianti dipendono, ha sentito anche riferire sulla posizione di queste Autorità e sui punti di vista di queste Autorità, le quali dipendono dall'Amministrazione centrale dello Stato e non certo del Comune, e sulle quali noi abbiamo un potere di influenza molto limitato, o addirittura praticamente nullo.

D'altra parte rimane il fatto che noi abbiamo l'esigenza di approvare il piano regolatore; e rimane il fatto che il piano regolatore non pregiudica eventuali miglioramenti della situazione circa queste due importanti questioni, poichè il partito di deliberazione afferma a dà mandato alla Giunta di continuare nelle trattative. E che cosa vogliamo chiedere alla Giunta? Che faccia miracoli non possiamo chiederlo! Possiamo soltanto chiedere di continuare a svolgere le trattative, portando in queste trattative il peso di una voce che si è elevata unanimemente al Consiglio comunale, per chiedere a coloro che finora non hanno sentito o non hanno voluto sentire che comincino a rendersi conto che una città ha delle esigenze, le quali non possono essere subordinate ad una caserma o ad un impianto ferroviario di ordine secondario, che impediscono sostanzialmente lo sviluppo di interi quartieri cittadini! Questo è il primo punto che nella deliberazione è accolto.

Sono accolti alcuni emendamenti al regolamento che raccoglie le norme tecniche del piano regolatore di attuazione, sono accolte anche, mi pare, alcune delle preoccupazioni espresse dal consigliere Martinuzzi per quello che riguarda la priorità di esecuzione dei diversi tronchi della nuova rete di viabilità. A questo proposito il consigliere Martinuzzi faceva giustamente osservare che è indispensabile alleggerire al più presto il traffico della via Emilia, ed io stesso già ebbi a dire che il problema fondamentale della viabilità non è nel centro di Bologna ma è alle porte e fuori delle porte. Nel partito di deliberazione è richiamato il problema, ed è fissato anche un ordine preciso di precedenza, sicchè si stabilisce di attuare innanzitutto la strada che unisce Casalecchio con Borgo Panigale, strada che, è bene ricordarlo, è già stata cominciata da noi, e la cui attuazione si è arrestata per la opposizione di un ente il cui atteggiamento ha danneggiato gli interessi dell'intera città: alludo alla azione della Pro-loco di Casalecchio, tanto per essere precisi. Questa strada è di importanza enorme in quanto destinata ad alleggerire la principale arteria di immissione nella città, proprio di quel traffico pesante che è la vera e più grave croce del nostro traffico.

Per quanto riguarda la viabilità interna del

centro urbano, sono state fatte diverse proposte e nonostante alcune posizioni rigide, come quella del consigliere di Vistarino, il quale si è opposto praticamente ad ogni modificazione delle strade interne, il Consiglio si è espresso, nella grande maggioranza, sulla necessità di accentuare quanto più è possibile le strade che percorrono la città entro le mura di circoscrizione.

Questa raccomandazione è accolta nel partito di deliberazione, poichè al punto 6 si chiede proprio, nella formazione dei piani particolareggiati, di tenere conto di questa esigenza espressa a grande maggioranza dal Consiglio comunale. Per il resto la deliberazione riporta norme e formule che rientrano nella forma solita degli atti amministrativi. E poichè il consigliere Toffoletto si è rammaricato che il suo contributo alla discussione non sia stato sufficientemente valorizzato, ricordo anche che nella deliberazione si stabilisce di pubblicare integralmente i resoconti della discussione consiliare, per fornire alla popolazione di Bologna il testo della nostra discussione e dei nostri interventi, il che consentirà a tutti i cittadini — e noi desideriamo che molti leggano anche gli interventi del consigliere Toffoletto di rendersi conto di quali sono stati i diversi punti di vista, di quale è stata la portata tecnica e scientifica dei vari contributi, di come si è manifestato l'interessamento effettivo che i vari consiglieri ed i vari gruppi politici hanno dato allo studio del piano regolatore.

Premesso questo, credo che vi sono alcune altre considerazioni da fare sul partito di deliberazione. Io non sono riuscito a seguire, lo confesso, le complesse argomentazioni del consigliere Toffoletto sull'avverbio « ora » che è inserito nella parte centrale della deliberazione. Credo però che se togliamo l'avverbio « ora » il consigliere Toffoletto non avrà più preoccupazioni e la deliberazione potrà essere da noi assunta ugualmente e solidamente. Sulla questione, poi, dell'impegno, che questa deliberazione, nella forma in cui è stata stilata, rappresenta per il Consiglio ha risposto un avvocato. Io non sono un giurista, ma mi pare che le considerazioni del consigliere Martinuzzi tolgono ogni fondamento alle considerazioni del consigliere Toffoletto, che ha a lungo discusso se il termine « adottare » sia o meno quello adatto a figurare nel testo. È evidente che « adottare » non significa affatto che il piano divenga in via assoluta definitivo. « Adottare » significa adottarlo ora, per fargli seguire le strade che la legge prevede, fra le quali, immediatamente dopo il deposito, la pubblicità, perchè i cittadini possano fare quelle osservazioni, che il Consiglio ha l'obbligo di prendere in considerazione.

Quindi non vi è nessuna preoccupazione neppure da questo punto di vista. Senza entrare nel merito delle altre considerazioni esposte dai consiglieri, le quali, ripeto, a mio avviso sono state tenute presenti, quando partivano da posizioni obiettive, nell'impostazione del partito

di deliberazione, si deve tuttavia ribadire che molte delle osservazioni fatte, molte delle proposte presentate e delle richieste avanzate, per la loro natura non possono essere decise che in sede di piano particolareggiato.

Arrivati a questo punto, pertanto a me pare che dobbiamo chiedere alla Giunta e al Sindaco di procedere per la votazione di questo partito di deliberazione. Ogni altro prolungamento della discussione credo che non sarebbe giustificato; non sarebbe obiettivamente giustificato poichè tutti hanno avuto il tempo di studiare il piano, di farsi delle opinioni, di esporle nel modo più ampio in questo Consiglio comunale, non sarebbe giustificato perchè noi abbiamo l'obbligo di condurre le nostre discussioni nel modo più solerte e più diligente possibile, e, ad un certo momento, di concludere. E non sarebbe giustificato proprio di fronte alla popolazione, che attende con un ben giustificato interesse la nostra decisione. Non voglio ricordare qui tutte le considerazioni che sono state fatte sulla opportunità che il piano regolatore venga approvato rapidamente, il che non vuol dire senza una approfondita discussione. La discussione c'è stata. Non possiamo quindi accogliere le proposte che sostanzialmente, più o meno apertamente, vorrebbero riportarci all'inizio di questa discussione. La discussione d'altra parte verrà ripresa allorchè, trascorsi i sessanta giorni di legge, dovremo rivedere le proposte fatte dai cittadini, e allora mi pare che ci siano tutte le condizioni, formali e sostanziali, perchè il Consiglio passi a deliberare. Questa deliberazione è nei suoi termini e nella sua portata giuridica e amministrativa. Qualcuno potrà non essere d'accordo su alcune questioni, è inevitabile.

Da parte della minoranza si è partecipato largamente alla discussione, si sono espresse opinioni molteplici, interessanti, ma anche assolutamente contrastanti. E se noi non abbiamo creduto opportuno di polemizzare con molte posizioni dei consiglieri della minoranza, è proprio perchè altri consiglieri di minoranza si erano incaricati di equilibrare le opinioni di riportarle su di un piano meno unilaterale. Queste opinioni contrastanti ci impediscono anche obiettivamente e seriamente di pensare di riproporre il piano alla commissione tecnica. Che cosa proponiamo alla commissione tecnica? Il consigliere di Vistarino non vorrebbe spostare una sola pietra dal centro cittadino, altri chiedono invece di intaccare di più le strade e gli edifici del centro cittadino. Un consigliere ha espresso la opinione che non si debba favorire l'inurbamento, il consigliere Bortolotti, invece, chiede addirittura che si intensifichi la costruzione di case con 10, 15, 20 piani, il che significa proprio cambiare sostanzialmente quello che è stato l'orientamento di fondo seguito dai tecnici sulla formulazione del piano regolatore e che ha voluto rispondere innanzi tutto a questa esigenza: di non favorire l'inurbamento eccessivo, cercando di diminuire e di ridurre la intensità edilizia e demografica.

distendendo la città su di una più ampia area territoriale. Sono orientamenti diversi che esprimono punti di vista diversi e contrastanti. Ma se noi andassimo alla commissione tecnica a proporre questi orientamenti congiuntamente, cadremmo in una contraddizione che non farebbe certamente onore alla intelligenza del Consiglio comunale! Anche questa proposta quindi non appare formulabile ed accettabile. Per concludere: noi accettiamo questo partito di deliberazione lasciando alla Giunta la facoltà di modificare eventualmente il testo per accettare qualche emendamento per precisare qualche proposta che possa apparire non sufficientemente chiara nello schema presentato. Ma esprimiamo formalmente la opinione e la volontà, per quello che possiamo contare in questo Consiglio comunale, di passare rapidamente alla deliberazione del piano regolatore.

Consigliere BACCHI — Io desidero intrattenere per un momento il Consiglio sopra un argomento che non è stato affatto trattato dai precedenti oratori.

Tutti hanno concentrato la loro attenzione sul centro cittadino sul vecchio nucleo cittadino e sulla zona di espansione. Nessuno si è occupato di quella larga fascia verde, che è attorno ai nuovi viali di circoscrizione e comprende anche una parte del vecchio Comune di Borgo Panigale. Ora tutta questa zona è doppiamente vincolata. All'art. 6 lettera d) delle norme tecniche per l'attuazione del piano regolatore, vi sono delle disposizioni sostanziali con le quali si proibisce la costruzione di case civili, ammettendo soltanto le costruzioni rurali. Un altro vincolo è dato dal fatto che i pochi locali, le poche aziende agricole che potrebbero sorgere, debbono limitare la cubatura dei loro stabili ad un massimo di mille metri cubi per ettaro. Il primo vincolo mi sembra eccessivo. Mi pare impossibile che in una zona di parecchi chilometri quadrati di estensione, non possano costruirsi scuole, chiese, negozi e tutta la popolazione, anche numerosa, che si trova là debba riversarsi verso la città per gli acquisti cittadini, per andare in chiesa; magari anche per andare al caffè. Ripeto, una norma di divieto così assoluto non sia accettabile, tanto più che questa zona è attraversata da strade importantissime; per esempio c'è il tratto stradale Borgo Panigale-Lavino di mezzo, in questa strada stanno sorgendo anche oggi delle costruzioni civili. Non vedo perchè queste si debbano impedire persino nelle zone che sono o saranno servite da mezzi tranviari. Così anche per la via Emilia levante, per la via Massarenti per tutte le altre strade che hanno una popolazione adeguata. L'altro vincolo è pure grave, perchè non è detto che non possano sorgere ad esempio dei caseifici, possano sorgere degli allevamenti di bestiame eccetera. Queste aziende agricole nuove che potrebbero sorgere, hanno bisogno di locali vasti di locali ampi e non hanno invece necessità di molto terreno; nello spazio di un ettaro possono benissimo esistere i caseifici con

tutti i laboratori; perchè si deve limitare la cubatura a mille metri? Ritengo che debba essere stabilita una regola; ma che debbano essere fatte le doverose eccezioni. Altro punto è questo: c'è nel piano regolatore la tendenza ad una specie di appiattimento della città; nelle zone esterne della città sono permesse quasi esclusivamente le casette al massimo di tre piani; ora queste casette sono certamente più costose, e meno economiche anche per il Comune delle case più alte, delle case che possono ospitare parecchi abitanti. Tanto più che queste casette vengono anche proposte in certe zone dove sono moltissimi stabilimenti industriali che hanno bisogno di una popolazione operaia notevole, la quale popolazione operaia gradirebbe di potere abitare in quelle stesse zone, per esempio fuori porta Lama, dove vi è una serie di stabilimenti, cominciando dallo Zuccherificio, la centrale elettrica del Battiferro ed una serie di fabbriche, e di fornaci. Ora se in questi luoghi saranno costruite delle piccole casette antieconomiche gli operai non potranno esservi ospitati perchè troppo costose. Quindi io penso che questi divieti debbano essere molto attenuati, trattandosi di vincoli che si ripercuoterebbero per lunghi anni. Un altro argomento è quello del piano finanziario. La legge urbanistica dichiara che il piano regolatore deve essere corredato da un piano finanziario il quale deve essere approvato dalle Autorità tutorie. Qui non abbiamo nessun piano finanziario, e io ritengo che sia necessario che anche questo debba essere presentato. Non si può dire che si possono rimandare le opere a tempi futuri, tanto più che nello stesso partito di deliberazione che viene presentato, si dice che ci sono delle opere urgentissime che non possono subire dilazione, come la strada che da Borgo Panigale deve arrivare a Casalecchio. Ora questa strada potrà importare delle spese notevolissime che dovranno essere finanziate.

Infine circa l'interpretazione da darsi alle disposizioni della legge urbanistica e precisamente circa quello che è il compito nostro in questo momento, io sono d'accordo col consigliere Toffoletto, che cioè noi oggi dobbiamo approvare se non la pubblicazione del progetto del piano regolatore. Poi, come ha detto il consigliere Bellettini, seguiranno le discussioni, seguiranno le osservazioni dei privati e dei tecnici, poi vi sarà la discussione definitiva dopo che queste osservazioni saranno state presentate e valutate. In altri termini noi dovremo tornare sull'argomento e soltanto allora potremo dare il nostro giudizio definitivo.

SINDACO — Vorrei esprimere l'opinione mia sulla discussione, in parte nuova, che ha avuto luogo questa sera. Non seguirò il consigliere Melloni nelle precisazioni che egli ha creduto di dare. Non credo che siano punti molto importanti, quelli che egli ha trattato all'inizio del suo intervento. Egli ha voluto precisare, mi sembra per la sua coscienza, ha voluto dire che non vi era nulla di contraddittorio nel suo atteggiamen-

to. Non credo che approfondire questo punto sia, per l'insieme del Consiglio, cosa importante, per il consigliere Melloni personalmente, può essere importante, ognuno vuol precisare quello che pensa. Ha parlato degli impianti ferroviari, e siamo d'accordo; ha richiesto più ampiezza di vedute per l'allargamento della cerchia del mille, e ci sono dei suoi colleghi di minoranza che invece sostengono il contrario. Ha parlato di proposte rivoluzionarie di Bortolotti. Sono rivoluzionarie fino ad un certo punto, secondo me, poichè per una parte importante essi non innovano sostanzialmente. Il consigliere Bortolotti dice: voi non avete scritto nella relazione l'espressione «centro direzionale». Credo di avere dimostrato coi fatti che questo problema era presente a noi, era presente ai membri della Commissione, era presente nelle soluzioni indicate, era presente persino nella preparazione di atti concreti, in decisioni concrete già avvenute (e questa mi sembra la prova migliore), decisioni concrete che stabiliscono di fatto per ciò che là sorge e che dovrà sorgere, che quello è il centro direzionale.

Il consigliere Melloni ha anche parlato del metodo che la Giunta intende seguire, per quanto riguarda la applicazione delle norme di esecuzione ci ha chiesto se noi vogliamo procedere con deroghe e se la procedura dell'applicazione del piano, dell'attuazione delle norme, fatte attraverso deroghe, non presenti il problema di una discrezionalità eccessiva. Ma nessuno ha parlato di deroghe! Noi abbiamo detto, e sta scritto nel regolamento, che salva la volumetria, salva la densità di cubatura per area di costruzione, salvo l'adattamento all'ambiente, si può costruire, in altezza o in larghezza. È un fatto di carattere oggettivo, di calcoli e di volumi. Quindi non è questione di deroghe ma di un calcolo preciso i cui elementi sono determinati. È stato proposto di convocare la commissione consultiva per esaminare nuovamente le proposte, ma mi pare che di sostanzialmente muovo, nelle proposte, vi sia ben poco, e non credo perciò che sia utile convocare ancora la commissione consultiva.

Del resto, a un certo momento, la commissione consultiva noi dovremo convocarla e sarà allorchè la discussione pubblica si sarà svolta, le osservazioni saranno state fatte e noi dovremo riesaminare il piano regolatore. Allora convochiamo la commissione riesamineremo tutto quello che sarà stato rimesso in discussione. Ma a proposito di modo come procedere, bisogna che io risponda subito in particolare al consigliere Bassi, il quale ho proposto di ricominciare la discussione daccapo.

Consigliere BASSI — Di concludere!

SINDACO — Se si tratta soltanto di concludere siamo talmente d'accordo che non dico più niente.

Consigliere BASSI — Le potrei far vedere il testo delle relazioni che scrivevano le commis-

sioni consiliari di un tempo; si tratta di riferimenti di due paginette e si fissavano persino i compensi da corrispondersi agli architetti.

SINDACO — Ad ogni modo se si tratta di un riferimento di due paginette, io escludo che ve ne sia la necessità, perchè mi pare che in un riferimento di due paginette si potrebbe dire troppo poco in relazione alle questioni che sono state sollevate e poco soprattutto di diverso da quello che noi abbiamo già detto non in due paginette, ma in decine e decine di pagine.....

Consigliere BASSI — Le farei vedere, se crede, le relazioni fatte dal 1860 in poi su questi argomenti; lei vedrà che in otto dieci, dodici, paginette loro davano i pareri su quello che dovevano accettare e su quello che non dovevano accettare e come ho detto prima, fissavano perfino i compensi da corrispondersi agli architetti che elaboravano il piano.

SINDACO — Ad ogni modo noi nelle commissioni, nelle sedute private, abbiamo discusso delle giornate, e se non abbiamo delle opinioni sul merito non mi pare che adesso, dovendo scrivere due paginette, noi andiamo a chiarire le questioni più di quanto siano state chiarite in questo momento. Mi sembra molto probabile che quello che dice il consigliere Bassi provi che non c'è poi tutto quel dissenso che sembrava ad un certo momento, quando egli ha parlato e nella interpretazione che, di quanto egli ha detto, è stata data.

Il consigliere Bortolotti ha fatto alcune proposte di carattere fondamentale; una di queste se io ho ben capito è: allarghiamo la circonvallazione, dove ci sono due file di alberi ne togliamo una; dove c'è un marciapiede largo lo facciamo stretto e lasciamo costruire ai margini della circonvallazione attuale case di venti piani. Ora, non credo che si possa essere d'accordo col consigliere Bortolotti su questo punto particolare, mentre come ho detto nella seduta precedente, sono d'accordo su moltissimi altri punti che io reputo molto più importanti di questo. Se voi andate sulle nostre colline e guardate la nostra città, una prima cosa che voi notate è la mancanza di verde.

Considerata questa situazione, dovremmo sacrificare quel poco di verde che abbiamo lungo i viali di circonvallazione e poi presso gli alberi così diradati fare dei palazzi di venti piani? A me non pare che questa sia una soluzione, e credo che i vincoli che sono stati messi soltanto nella zona sud e in una parte della zona est della circonvallazione, siano del tutto giustificati. In quella zona amena, vi sono delle case di tre o quattro piani al massimo, se ce n'è qualcuna che è più alta la si è lasciata costruire per errore; non credo che dobbiamo modificare questa situazione, non mi pare che sia urbanisticamente giustificato. Questo non vuol dire che in qualche zona vicina non possiamo fare, sempre con quel determinato criterio che io dicevo, delle case

anche alte, a condizione che lascino in basso un largo spazio. Si dice: dobbiamo obbligare alla costruzione di case di venti piani. Non ho sentito mai che esista un criterio urbanistico di questo genere; dovremmo innovare in questo noi a Bologna? Non escludo in generale l'iniziativa di innovazioni, ma questa francamente non mi parrebbe molto felice. Per quanto poi riguarda le sedi delle banche, queste si sono dimostrate così brave a trovare le sedi loro dove ne avevano bisogno, che proprio non è quello di cui mi preoccuperei. Se qualche volta certe operazioni si faranno in qualche banca di periferia invece di farle in centro, direi: tanto meglio, sarà minore l'ingorgo al centro. D'altra parte vedrete che le banche, come purtroppo hanno invaso tanti locali del centro, potranno benissimo trovare luoghi per mettere le loro sedi dove vi sarà uno sviluppo dell'attività economica cittadina.

Sono state sollevate obiezioni circa il modo e la legittimità della pubblicazione delle delibere, e la interpretazione della legge urbanistica. Noi abbiamo una circolare ministeriale che sulle condizioni attuali dobbiamo ritenere l'interpretazione autentica della legge urbanistica. Quella circolare è valida o no? Io direi: seguiamo questa strada. Il Ministero dei Lavori Pubblici ha lungamente studiato come bisognava procedere. C'è un precedente illustre: l'approvazione del piano regolatore di Milano, la forma dell'approvazione del piano regolatore di Milano ha avuto pienamente valore, riconosciuto da tutte le Autorità, il piano regolatore di Milano ha riportata l'approvazione con decreto presidenziale ad una data del 1953. Ciò significa che tutte le delibere del Comune di Milano erano pienamente valide. Se procediamo come Milano, possiamo essere tranquilli, non credo vi sia bisogno di una interpretazione della legge diversa a Bologna di quella che noi abbiamo già avuto a Milano. Che cosa ha deciso il Consiglio comunale di Milano nella seduta 12 luglio 1950? Ha deciso quanto segue: « Il Consiglio comunale di Milano — preso in esame gli atti del nuovo piano regolatore della città, aggiornati sia nei grafici che nella relazione illustrativa, e corredati delle norme tecniche per la sua attuazione, delibera di adottarlo, autorizzando le conseguenti pubblicazioni e l'espletamento di tutte le formalità necessarie per ottenere l'approvazione ai sensi di legge e invita la Giunta ad accelerare, con i mezzi che riterrà più opportuni interessando eventualmente anche i nostri consiglieri parlamentari per dare alla città al più presto il suo piano regolatore ». Per evitare ogni equivoco, io propongo che noi votiamo una parte della nostra delibera nel testo esattamente identico a quello che è stato deciso per Milano, affinché nessuno ci venga a raccontare che quella delibera non sarà legittima. D'altra parte che cosa dicono le istruzioni del Ministero dei Lavori pubblici, Direzione Generale di Urbanistica e delle opere igieniche a firma del Ministro Romita? « 7 luglio 1954 — Istruzioni per la formazione dei piani regolatori comunali e par-

tiolareggiati — legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150: « Capitolo III procedura: il progetto di piano regolatore generale deve essere adottato dal Comune con apposita delibera consiliare da sottoporre alla approvazione della Giunta Provinciale Amministrativa dopo di che deve essere depositato negli uffici comunali per un periodo di trenta giorni interi consecutivi compresi i festivi, durante i quali chiunque ha facoltà di prenderne visione ». Dunque il deposito è un atto che viene dopo l'adozione e ad essa conseguente; noi non possiamo deliberare semplicemente di depositare; noi, come dice la circolare ministeriale, dobbiamo deliberare di adottare ed è quello che la Giunta ha proposto nel partito di deliberazione che è stato presentato.

Aggiungo che, tanto per essere ancora più chiari, che il punto 9 del progetto di delibera è tolto di peso dalla deliberazione della Giunta Provinciale Amministrativa di Milano sul piano regolatore di quella città, deliberazione della quale desidero dare lettura, per evitare ogni equivoco.

La Giunta Provinciale Amministrativa ha deliberato nella seduta del 30 agosto 1950 - periodo di ferie; essa ha lavorato encomiabilmente per approvare con rapidità il piano regolatore di Milano, che era stato adottato il 12 luglio dal Consiglio comunale. La deliberazione dice testualmente, nel testo integrale:

« Ritenuto che l'Amministrazione comunale di Milano ha ottemperato agli adempimenti previsti dalla legge;

Ritenuto che la competenza della Giunta Provinciale Amministrativa, nella specifica materia, deve intendersi limitata al controllo sulla regolarità formale degli atti espletati essendo devoluto ad altri organi l'esame di merito del piano stesso;

si propone l'approvazione salve e riservate le determinazioni che saranno adottate da parte degli organi tecnici. Visto per l'approvazione tutoria, per il Prefetto presidente firmato Biondi — per copia conforme il Segretario — firma il leggibile ».

Nel caso di Brescia le cose non si sono svolte in modo diverso; in un mese esattamente il piano regolatore di Brescia ha avuto l'approvazione ai sensi e nelle forme che sono state usate per il piano regolatore di Milano. Milano e Brescia non avevano presentato alcun piano finanziario. Quindi credo che anche questo non sarà un ostacolo all'approvazione delle delibere che noi prenderemo. Perché Milano e Brescia non hanno presentato alcun piano finanziario? Perché contemporaneamente all'adozione del piano regolatore, non prevedevano alcun esproprio. Ed infatti l'articolo che ha citato il consigliere Bacchi non dice che bisogna obbligatoriamente presentare in ogni caso un piano finanziario. Dice che ai sensi dall'art. 18 della legge urbanistica bisogna presentare un piano finanziario, e l'articolo 18 stabilisce che: « allorché si prevedono degli espropri per la esecuzione del piano regolatore è necessario presentare un piano

finanziario » ed è evidente che quando noi dovremo proporre degli espropri dovremo presentare un piano finanziario, ed allora lo presenteremo.

La procedura che si è seguita a Milano e a Brescia credo che faccia testo, perchè si tratta delle due città, tre con Bologna, che per le prime hanno approvato un piano regolatore secondo la legge urbanistica del 1942. Infatti al Congresso Urbanistico di Genova, i relatori di Milano affermarono che essi avevano dovuto inventare (ed è la vera parola, dissero) tutta la procedura, avevano dovuto essere i primi a sperimentare tutto quello che era necessario fare perchè un piano regolatore fosse approvato. Bisogna anche dire che molte di queste difficoltà dipendono dal fatto che il regolamento per l'applicazione della legge urbanistica del 1942 non esiste; noi continuiamo da anni a dire che il regolamento bisogna farlo, ma il regolamento non è fatto. Per conto mio non avrei nessuna difficoltà a togliere la parola « ora » nel progetto di delibera. È evidente che il piano regolatore è sottoposto all'approvazione del Consiglio dal momento nel quale gli elaborati vengono messi a disposizione del Consiglio e questo ultimo riceve le relazioni.

Non vedo quale importanza possa avere il fatto che questo progetto di deliberazione è stato mandato con lettera, se non erro, in data 5 settembre. È stato letto in Consiglio comunale, se non erro, il 4 settembre o il 3, ma rappresenta il risultato di una amplissima discussione e tutto quello che si è fatto durante così lungo periodo di tempo, che è stato elaborato dalla commissione, dalla Giunta, dall'Ufficio tecnico e che è stato messo a conoscenza dei consiglieri alle date che sono indicate.

È esatto che nella riunione precedente non è stato risposto a tutte le questioni che sono state presentate. Questo è stato fatto volutamente sia per una questione di tempo, poichè è evidente che non era opportuno prolungare un intervento di là di due ore, e che non si poteva parlare di ogni singola questione proposta all'esame del Consiglio.

Inoltre, ogni questione non aveva la medesima importanza, e quindi si è parlato soltanto delle cose più importanti tralasciandone altre. Per esempio, non ho parlato della questione della metropolitana, che era stata sollevata dal consigliere di Vistarino. Sono andato a vedere se in altre città, anche più importanti della nostra, nell'elaborazione dei piani regolatori, questo problema è stato affrontato; per esempio Torino, Genova. Non ho trovato nemmeno una parola. Mi sono detto che forse non avevano tutti i torti in queste città di non affrontare un problema di questa mole e quindi ho pensato all'opportunità che noi affrontiamo soltanto quei problemi ai quali, in un periodo più o meno lungo, ma sempre confrontabile alla misura dello sviluppo di Bologna, possiamo far fronte. Qualcuno dice: che peso dovranno sopportare le generazioni future per l'attuazione del piano regio-

latore? Se noi vi aggiungiamo anche la metropolitana è evidente che il peso dovrà accrescersi notevolmente. Abbiamo una linea di metropolitana a Roma che l'hanno pagata tutti gli italiani. Credo che se avessero dovuto pagarla soltanto i romani, quella linea non sarebbe mai esistita. Milano che ha affrontato il problema della metropolitana soltanto per la prima linea, è alle prese, a quello che si dice, con un problema formidabile della mole di 120 miliardi. Sono cifre di un ordine che hanno tremare le vene e i polsi e non credo che siano commisurate alla potenzialità economica effettiva della nostra città ed anche ai bisogni effettivi di essa. D'altra parte non crediamo che nel centro una metropolitana sul piano tecnico, possa risolvere puramente e semplicemente il problema delle strade strette perchè quando ci sono le strade strette è estremamente più difficile, più costoso costruire una metropolitana; bisogna infatti passare sotto le fondamenta delle case. Io l'ho visto dal di fuori, ma insomma ho visto che cosa ha voluto dire in qualche punto di Parigi, fare una cosa di questo genere. Ha voluto dire lavorare degli anni e spendere somme favolose. Quindi possiamo compiacersi dello sguardo verso l'avvenire che viene lanciato ponendo il problema della metropolitana. Ma non credo che questo sia un problema che noi dobbiamo affrontare in questo momento.

Si è parlato dei sottopassaggi. Credo che saranno necessari dei sottopassaggi, e il richiamo, secondo me, deve essere accolto; ma deve essere accolto non come qualcosa che debba essere segnato nel piano regolatore generale. Potrà essere segnato nelle soluzioni particolari che verranno date a questo o a quell'incrocio, a questo o a quell'imbocco di strada. Del resto nella relazione si dice che gli incroci che dovranno essere fatti con la grande strada periferica, dovranno prevedere degli accorgimenti tali che consentano di passare, altrimenti non si passerebbe. Forse non soltanto là si dovrà fare così, quindi credo che il suggerimento possa essere accolto, convenendo però che non è materia di piano regolatore generale, non so, come il problema, per esempio, della sistemazione di Porta Saragozza al quale si è accennato, che non è un problema di piano regolatore generale. È un problema locale da studiarsi in modo particolare, isolandolo dall'insieme dei problemi del piano regolatore.

Si è parlato del nuovo cimitero, affermando che il nuovo cimitero non è necessario. Sarebbe stato opportuno, per sostenere la tesi che il nuovo cimitero non è necessario, almeno nella prospettiva di vent'anni, dimostrare che ciò che è iscritto nella relazione non è esatto, come invece lo è. È la realtà che non abbiamo lo spazio necessario, nel cimitero, ed è vero che siamo arrivati già al limite di ogni estensione possibile. Non è vero che il Comune potrebbe acquistare altro terreno a scopo di inumazione a migliore prezzo che altrove, nelle adiacenze dell'attuale zona cimiteriale. Se si considera la zona di rispetto

obbligatoria si rendono evidenti i limiti entro i quali siamo già costretti. È chiaro per conseguenza che entro il periodo previsto per la durata del piano regolatore il problema del cimitero invece si presenterà. Certamente costerà più caro avere due cimiteri, ma quando in un cimitero si finisce per non poter più inumare è evidente che abbiamo l'obbligo, di prevedere dove dovremo seppellire i nostri morti. D'altra parte il cimitero che noi abbiamo segnato sul piano regolatore non è una cosa che si farà dall'oggi all'indomani.

Imbocco di via S. Felice. La soluzione del traffico in via S. Felice è quella di un senso unico, con un movimento nella direzione opposta nell'attuale via Riva Reno col canale coperto. Questa è la soluzione e non può esservene nessuna altra. Problema del Roncati. Sul problema del Roncati darò lettura di una lettera dell'Assessore all'Assistenza dell'Amministrazione Provinciale, che è l'Amministrazione interessata. La lettera così si esprime:

« Ritengo necessario, come Assessore provinciale all'Assistenza, inviarLe questa lettera essendo venuto a conoscenza dell'intervento fatto dal consigliere ingegner Melloni nell'ultima riunione del Consiglio comunale.

« Quando nel 1952 dalla Giunta fu portato in Consiglio provinciale il piano straordinario, fu proposta una nuova organizzazione sanitaria-assistenziale dei malati di mente, a carico della Provincia proprio per la importanza sociale della psichiatria nei giorni nostri.

« Sono conosciute le grandi tappe nella storia dell'assistenza dei malati mentali:

« *dal regime carcerario* nel quale i malati erano mescolati ai delinquenti ed alle prostitute in tetri edifici a carattere coercitivo, si passò al *ricovero pietoso, alla fase manicomiale*. Si ebbero così le profonde riforme di Chiarugi in Italia, di Pinel in Francia, di Conolly in Inghilterra; che vollero considerare il malato mentale un infermo come tutti gli altri e attuare un regime di assistenza privo di violenza, ma ricco di umanità.

« Oggi è ancora in atto una grande rivoluzione nell'assistenza soprattutto perchè le malattie mentali hanno trovato finalmente una vera e propria terapia: elettrochoc, insulina, cura del sonno, ganglioplegici, eccetera che permette in un tempo anche assai breve il ritorno alla società di un'alta percentuale di malati.

« Con questa premessa, la Commissione formata dal Presidente della Giunta, dal sottoscritto, dai due Direttori degli Ospedali Psichiatrici provinciali, e dopo il vaglio di ricerche, di studi, di relazioni nazionali ed internazionali, decise la seguente soluzione:

« 1) Il vero e grande Ospedale Psichiatrico provinciale sarebbe stato il « Lolli » di Imola che avrebbe come è già in atto, ricoverato tutti i malati acuti e cronici della Provincia

« di Bologna, ad eccezione degli acuti della
« città di Bologna con Casalecchio di Reno
« e San Lazzaro di Savena.

« L'Ospedale « Lolli » avrebbe anche avuto
« in dotazione un Padiglione specializzato per
« malati di mente tubercolotici, in modo da ac-
« cogliere in quel reparto anche gli eventuali
« tubercolotici del « Roncati ».

« 2) L'Ospedale « Roncati » sarebbe stato tra-
« sformato in Ospedale per acuti, in astanteria
« psichiatrica, in « pronto soccorso », in reparto
« aperto, in dispensario di igiene mentale.

« Nelle grandi città italiane (vedi per esem-
« pio Milano) ed estere, da anni sono stati isti-
« tuiti non solo servizi di astanteria psichiatrica,
« ma bensì servizi di pronto soccorso presso
« gli Ospedali psichiatrici in reparto aperto
« o presso Ospedali civili di grande importanza
« quando non esiste o è lontano l'Ospedale Psi-
« chiatrico o creando tali reparti nella città
« stessa e non fuori di essa.

« La funzione di tali particolari reparti, che
« sono di specifica competenza dell'Ospedale
« Psichiatrico è quella della guardia psichiatrica
« continua per l'immediato giudizio medico-
« legale di malati trasferibili all'Ospedale Psi-
« chiatrico, ossia aventi i caratteri nosologici
« voluti dagli estremi della legge! oppure di ma-
« lati acuti passibili di semplice ricovero in re-
« parto aperto.

« Il reparto aperto, a semplice regime ospe-
« daliero non manicomiale, risolve un altro gra-
« ve problema: permette cioè ad una numerosa
« categoria di cittadini di essere curati in am-
« bienti specializzati senza incorrere nei rigori
« di una legge superata ed anacronistica: la vec-
« chia legge del 1904 che è ispirata a criteri di
« sicurezza pubblica, di difesa della società con-
« tro il malato mentale e che ha permesso l'ag-
« giunta, venuta di moda da non molto tempo,
« della relativa annotazione sul certificato pena-
« le che bolla per tutta la vita un disgraziato
« che ebbe la sventura di ammalarsi e che proi-
« bisce ai discendenti alcune attività profes-
« sionali.

« Non basta curare soltanto le malattie men-
« tali conclamate; bisogna prevenirle, bisogna
« identificarle al loro sorgere, bisogna curarle
« precocemente ai primissimi sintomi con tutti
« i mezzi a disposizione, specie se si pensa che
« in Italia sono attualmente speditizzati 18 ma-
« lati mentali su 10.000 abitanti e 6 su 10.000
« abitanti sono le nuove ammissioni nell'anno.
« Abbiamo cioè circa 30.000 nuove ammissioni
« all'anno e circa 90.000 degenti con una spesa
« di circa 27 miliardi all'anno a carico delle Am-
« ministrazioni provinciali.

« Ecco le necessità della profilassi mentale e
« della istituzione dei Dispensari di igiene
« mentale.

« Concludendo:

« l'avere a disposizione una guardia psichia-
« trica permanente con personale specializzato;

« l'accettare e curare quelle forme morbose
« che pure non presentando gli estremi manico-
« miali non possono venire accolte in reparti di
« medicina, o offrire ai meno abbienti la possi-
« bilità di usufruire di quelle terapie che oggi
« sono possibili solo con un piccolo onere finan-
« ziario presso case di cura;

« dotare anche Bologna di un servizio che
« rappresenta una necessità; hanno determinato
« la trasformazione del vecchio « Roncati » nel
« nuovo « Roncati » che deve essere in città e
« non fuori, a distanza di chilometri e che se
« non vi fosse stato si sarebbe dovuto creare ».

A mia richiesta, l'Assessore all'Assistenza del-
la Provincia ha precisato che questi criteri, co-
municati nel Consiglio Provinciale, non hanno
incontrato obiezioni di sorta da parte di alcun
consigliere provinciale.

Mi pare dunque che, vista questa situazione,
noi non abbiamo nessun motivo di interferire
nell'attività di una Amministrazione consorella
e nella quale abbiamo piena fiducia.

Questione della Maternità. Per quanto riguar-
da il problema edilizio-urbanistico, è risultato
che la Maternità è vincolata come monumento
nazionale, non soltanto nel fabbricato che si
vede sulla via D'Azeglio, ma anche nei cortili in-
terni. E quindi, dal punto di vista urbanistico e
viario, non si vede quale contributo potrebbe es-
sere dato dall'eventuale possibilità di tagliare
un lieve margine estremo dello spazio della Ma-
ternità. Io penso anche che la soluzione viaria
proposta nel corso della discussione sia molto
discutibile. Per quanto riguarda il trasferimento
altrove della Maternità, l'Amministrazione pro-
vinciale non ritiene ancora di mettere all'ordine
del giorno questo problema, e anche qui io
credo che noi non possiamo procedere, nei con-
fronti di questa Amministrazione, come nei con-
fronti di qualcuno al quale noi potremo imporre
una soluzione più rapida dei suoi problemi; si
trova nelle stesse condizioni nelle quali ci tro-
viamo noi, e saremo ben lieti nel momento nel
quale l'Amministrazione provinciale ritenesse di
trasferire altrove questo Istituto, di prendere da
parte nostra quelle decisioni che si ritenessero
opportune e necessarie.

Per alcune soluzioni di carattere viario ed an-
che di carattere urbanistico e, come è stato detto,
storico-artistico, bisogna che io faccia presente
al Consiglio che i limiti di altezza in rapporto
alla larghezza delle strade all'interno della città,
limiti che sono previsti nelle norme di applica-
zione del piano regolatore, sono indicati, in una
delibera della Giunta Provinciale Amministrativa,
a modifica di una prima deliberazione che
avevamo preso noi allorchè abbiamo approvato
il regolamento edilizio.

La Giunta Provinciale Amministrativa ha su-
ordinato la approvazione del regolamento edi-
lizio alla fissazione di quei tali limiti. La Giunta
Provinciale Amministrativa ha fissato questi li-
miti sulla base di un suggerimento che è venuto
dalla Sezione Urbanistica, presso il Provvedito-

rato alle Opere Pubbliche. Se da questo fatto fossero da dedursi tutte le considerazioni che sono state qui presentate, sarebbero diversi organi interessati a questo giudizio.

Per quanto riguarda alcuni collegamenti viari che sono stati indicati, bisogna che io dica che non li trovo nessuno, come soluzione, migliori di quelli che sono stati previsti. Il fatto di cercare di aprire un passaggio nord-sud o est-ovest attraverso dei vicoletti che verrebbero leggermente allargati, non lo vedo come una soluzione. E quindi mi pare che le soluzioni che sono state proposte sono nettamente peggiori delle soluzioni, anche se non perfette, che sono state indicate nel progetto di piano regolatore.

Si è parlato di atti illegali. Siccome se ne parla per la seconda volta, è opportuno un chiarimento. Guardate che non è una specialità della nostra città quelli che si chiamano atti illegali, e che in realtà non sono affatto tali. Si è trattato, nella nostra città e in altre, di difendere la città, di difendere la possibilità di avere un piano regolatore, e io dico che abbiamo fatto benissimo e che fosse necessario dovremo farlo ancora.

I presunti legulei che ci vengono a consigliare di sacrificare l'avvenire della città perchè non c'è un piano regolatore approvato, mentre noi cerchiamo che le costruzioni che si fanno seguano gli allineamenti dei progetti del piano regolatore per impedire che si mettano attraverso strade che noi dobbiamo creare e per evitare che il Comune, il giorno in cui deve aprire queste strade, debba spendere molto di più, perchè, invece di comprare dei terreni, dovrà anche comprare delle case che poi dovrà demolire; chi ci consiglia in quel modo, ha torto. Penso che il consiglio debba respingere completamente questa accusa, che è una accusa supremamente ingiusta e che non ha nessun significato reale.

È stato detto che certe questioni controverse potranno essere affidate ai piani particolareggiati. È vero, perchè molte delle discussioni che noi abbiamo fatto qui sono discussioni da piano particolareggiato, non da piano generale; è quindi evidente che questi problemi, o molti di essi li discuteremo ancora prima di tutto, in sede di osservazioni e di riesame da parte del Consiglio comunale, poi in sede di piano particolareggiato. Ma allora sarà il momento giusto. Tempo di attuazione.

Tempo di attuazione. - Nella parte quarta della relazione si dice: « Comunque, per quanto riguarda la rete viaria principale, il primo problema che dovrà essere svolto è quello di completare la circonvallazione esterna prevista dal piano regolatore dell'«89» ».

Il consigliere Martinuzzi ha sostenuto un'altra tesi: che la cosa più importante è la costruzione della via Sabotino. Io non sono d'accordo su questo punto col consigliere Martinuzzi e spiegherò poi dopo per quale motivo. La relazione continua:

« Essa, come risulta dalla tavola al 5000 del nuovo piano regolatore e nella precedente parte

della relazione alle pagine 59 e 70 oltre a servire di collegamento per il quartiere nord-ovest ed est, servirà anche per il traffico di transito, alleggerendo di conseguenza il traffico delle arterie del nucleo urbano, e ciò in attesa della realizzazione della grande arteria di scorrimento esterno al nostro aggregato urbano ». Diceva il consigliere Martinuzzi, la strada esterna è la cosa più importante, ma, siccome non possiamo farla, facciamo quella esterna verso via Sabotino. Invece la relazione che cosa dice? « Siccome non possiamo fare la grande circonvallazione esterna, facciamo quello che oggi possiamo più rapidamente realizzare per avere la circonvallazione che non sarà così esterna come la grande che noi abbiamo previsto, ma che sboccherà nella circonvallazione esterna prevista dal piano dell'«89» ». A me questo sembra più razionale, più completo, non rispondente soltanto alle esigenze, per esempio, dello sfogo per le macchine che ritornano dalla partita di calcio, ma che serve alla soluzione dei problemi che si presentano ogni giorno e ogni ora: quello di girare intorno alla città, di non arrivare alla circonvallazione attuale, creando tutte le difficoltà e tutti gli inconvenienti che conosciamo.

Questa arteria — continua la relazione — « potrà essere attuata in tre tempi; il primo, riguarderà il tratto da Borgo Panigale a Casalecchio, che ha carattere di grandissima urgenza per i traffici di transito dal nord al sud, collegamento della statale Emilia Ponente e della provinciale persicetana con la statale Porrettana e le provinciali della Val di Setta, passo di Montepiano e della Bazzanese ».

Bisogna che io dica che questa strada, se non ci fossero stati degli impedimenti che non mi hanno persuaso affatto della loro obiettività, sarebbe già in costruzione. Perchè l'A.N.A.S. aveva già deciso di mettere a disposizione i fondi di due annate finanziarie e quando sono sorte a Casalecchio certe difficoltà tutto è stato fermato, e oggi non si sa più chi è che deve decidere. Sono le Ferrovie? È l'Ispettorato della Motorizzazione? Le Ferrovie dicono che è l'Ispettorato, l'Ispettorato dice che sono le Ferrovie, ma insomma, in conclusione non si lavora.

È per questo che abbiamo scritto nel progetto di deliberazione che bisogna superare il punto morto e che ogni Amministrazione deve fare quello che le compete per risolvere questo problema e non aspettare che altri debba risolverlo. Chi deve coordinare tutto questo è il Ministero dei Trasporti. Quindi la realizzazione di questo tratto di strada noi non la vediamo come una cosa molto lontana; si tratta di risolvere un problema burocratico, puramente e semplicemente. La rete stradale dell'A.N.A.S. si sta correggendo oggi in centinaia di località nel nostro Paese; sono convinto che in nessun luogo la correzione è più necessario di quanto non lo sia per la strada Borgo Panigale - Casalecchio.

« Il secondo » — continua la relazione — « riguarderà il tratto nord-est della via Arcoveggio e San Lazzaro, che permetterà di conseguire il

collegamento est-ovest attraverso il tratto da Borgo Panigale a via dell'Arcoveggio della Circonvallazione 1889 di cui si è detto. Gli altri trattati di nord-est e di est della detta circonvallazione potranno essere realizzati in tempi successivi».

Si è affermato nella discussione: «qui non si sono fissate date». E in quale piano regolatore si fissano date precise? Vedete i piani regolatori che sono stati approvati; hanno detto il tal giorno o il tal mese o il tale anno noi faremo questo? Non l'hanno detto e non era necessario che lo dicessero, ma l'orientamento nel tempo che viene indicato per le soluzioni viarie principali, secondo me, corrisponde alle esigenze fondamentali.

Continua la relazione: «Per quanto riflette l'espansione dell'aggregato urbano e la creazione di nuovi quartieri residenziali, si prevede che i primi quartieri da realizzare» — quindi c'è un ordine di tempo indicato, generico, ma c'è — «saranno quelli nella zona di sud-ovest in corrispondenza di via della Barca, ciò anche perchè gran parte dei terreni sono di proprietà del Comune e dell'Istituto Autonomo delle Case Popolari».

Ora, signori, noi abbiamo preso delle deliberazioni per quanto riguarda l'esecuzione di certi programmi di costruzione, per ottenere il finanziamento di essi, abbiamo avuto il terreno.

Non è quindi cosa di là da venire, perchè le decisioni prese sono l'inizio di quello che è necessario per la realizzazione. In una citazione fatta in una seduta precedente, questo punto è stato completamente saltato e si è giunti al punto successivo, in cui c'è «poi» sul quale si è insistito: «dovrebbero poi seguire i quartieri della zona sud-est verso il Savena ove è in atto una notevole attività edilizia». E si commentava: siccome prima si è parlato di strade e quando si parla di costruzione di quartieri si dice che dovrebbero «poi» seguire, è evidente che non c'è nessun programma per quanto riguarda la costruzione di nuovi quartieri e i piani particolareggiati. Ora questo era assolutamente falso, perchè si era semplicemente saltato tutto un periodo per poter comodamente polemizzare. Questo è comodo, ma non risponde alla realtà, perchè ripeto, si tratta di un quartiere per il quale la realizzazione del piano particolareggiato è in corso ed è il Consiglio comunale che lo ha deciso.

Cosa più concreta di questa non so che cosa si possa immaginare.

La relazione continua ancora: «Per le altre zone di particolare destinazione» — quindi strade, case poi particolari destinazioni — «si fa rilevare la necessità di attrezzare al più presto una o due zone industriali, perchè fin'ora gli stabilimenti sono sorti ovunque e frammisti alle abitazioni».

Perchè ci si domanda: quando volete farle voi queste una o due zone industriali? Del resto, se lo si vuol sapere, abbiamo già dei piani di costruzioni approvati, nella zona che deve diven-

tare la zona industriale, piani di costruzioni di tipo industriale. E abbiamo delle trattative in corso per risolvere concretamente i problemi per la formazione iniziale di queste zone.

Non sono cose campate in aria e per le quali si scrivono delle parole su dei fogli di carta, sono delle cose molto precise, altre, naturalmente, sono meno concrete, ma è evidente che quando si stabilisce un piano regolatore non si può prevedere la realizzazione nello stesso tempo per tutti i problemi.

Qualcosa di simile si potrebbe dire per quanto riguarda il Mercato Bestiame, il Macello e la Fiera.

Dunque, mi pare che anche per quanto si riferisce alla parte di attuazione, il nostro programma sia sufficientemente concreto.

Una delle domande riguardava la questione dell'Istituto Agrario.

Darò lettura di una lettera scritta dal Presidente della Amministrazione Provinciale al Prefetto su questo argomento (data 1° agosto):

«In conformità a quanto Le ho detto, nel colloquio del 30 Luglio scorso, mi è grato sottolineare che l'Amministrazione provinciale di Bologna continua a dedicare le più vigili cure per realizzare quel grande moderno Istituto Agrario che razionalmente risponde a tutti i necessari requisiti, non solo edilizi, ma anche e particolarmente agricoli.

«La preoccupazione dell'Associazione Genitori Alunni Scuola Agraria che la Provincia venga meno a tale compito non ha senso.

«E tanto meno non ha senso supporre che la proposta di spostare l'istituenda scuola dall'area dell'ex Villa Gregorini, ad un'altra area che presenti tutti i requisiti necessari e soprattutto quello di una vasta estensione di ottimo terreno che si presti alle più diverse fondamentali culture e che contorni l'edificio o gli edifici della scuola o vi sia immediatamente adiacente, equivalga addirittura ad un... tradimento delle aspettative!

«Come Le ho detto, collocare l'Istituto Agrario in una zona ormai fatalmente destinata ad essere raggiunta e superata dallo sviluppo edilizio della città, non è affatto consigliabile, laddove deve essere prescelta una zona presumibilmente destinata a mantenere il suo necessario carattere georgico con la certezza di comunicazioni facili e rapide con il centro e con le stazioni ferrotranviarie ed automobilistiche.

«Ecco perchè la Giunta ed il Consiglio provinciale, unanimi, non hanno, ha ragione veduta, contemplato nella lottizzazione della tenuta Bastia l'area per un Istituto per cui più idoneo terreno si esige.

«Le assicuro, Ecc.za che è veramente spiacevole ed oserei dire mortificante constatare come quello che la nostra Amministrazione fa per risolvere bene un problema che sta tanto a cuore e che impegna inoltre (mi permetto di aggiungere) il mio personale amor proprio, venga, in sostanza misconosciuto.

« Comunque sia ben chiaro che la scuola si farà come si deve e come la tradizione della nostra Bologna (dotta anche nelle discipline agricole) impone; vorrei che ella potesse riuscire allo scopo di fugare ogni scetticismo e di eliminare ogni davvero ingiustificata sfiducia.

« Frattanto (e ciò mentre ci dedicheremo a risolvere il problema diremo così di fondo) mi è grato confermarle che contingentemente per le esigenze della scuola, si potrà mettere a disposizione quel terreno della tenuta Bastia che la Provincia si è riservata, non escluso il fondo Chiaia.

« Nella speranza che Ella voglia dare credito a quanto Le ho detto a voce e qui sintetizzato, Le porgo i più deferenti ossequi ».

E' stato anche domandato se il terreno che, nelle permutate con l'Istituto Autonomo delle Case Popolari e col Comune, l'Amministrazione provinciale si è riservata, potrà, dall'Amministrazione provinciale medesima, essere alienato. Sono in grado di assicurare, nel modo più assoluto, per uguali assicurazioni avute dall'Amministrazione provinciale, che nessun pericolo di questo genere esiste, che quel terreno sarà usato per bisogni pubblici da parte dell'Amministrazione provinciale, bisogni pubblici che non sono stati ancora determinati, ma che potrebbero essere in rapporto all'uso che era stato indicato dal consigliere Melloni, o ad un uso simile.

Problema dell'arrocamento fra le radiali nei pressi della città. Debbo dichiarare che su questo sono molto meno ottimista del consigliere Martinuzzi; non basterà infatti allargare quelle strade, ove fosse possibile, perchè colà vi sono monumenti da tutte le parti o quasi. C'è il problema degli attraversamenti delle radiali o della immissione di queste piccole strade, anche allargate, nelle radiali, che è un problema difficilissimo: senza delle larghe demolizioni agli angoli di queste strade, creando delle piazzette ad ogni sbocco, non vedo come la circolazione potesse essere assicurata. E se noi dobbiamo mettere un semaforo ad ognuno di questi angoli, mi pare che creeremo delle difficoltà estremamente grandi alla circolazione. Ad ogni modo, io non sono contrario a che questo problema sia ulteriormente approfondito, sia in relazione alla questione delle zone da risanare, sia anche al di fuori di queste. Ma ho voluto far presente le difficoltà che, secondo me, sono, per le zone dove non agirà il risanamento, assai gravi.

Questione di via Capramozza. — Comunico al Consiglio che l'Ufficio Tecnico ha studiato una soluzione che i consiglieri potranno esaminare. Questa soluzione prevede, diciamo un raddrizzamento della baionetta, passando attraverso un cortile della Caserma Castelfidardo. Speriamo che non sorgano opposizioni che si appalesino insormontabili e crediamo che una soluzione di questo genere potrebbe essere introdotta come seconda variante al piano regolatore della nostra delibera.

Un'altra domanda è questa: quali e quanti sono i passaggi della ferrovia?

Sono in atto trentotto attraversamenti di cui sei dovranno essere o raddoppiati o allargati e una quarantina di nuovi passaggi sono previsti. I consiglieri che lo desiderassero potranno farsi indicare questi passaggi sulle tavole.

Vi sono questioni di carattere secondario che tralascio. Voglio soltanto dire che, siccome ho inteso, non da parte dei consiglieri, ma da parte di qualche cittadino, fare delle considerazioni che sono inesatte, intendo chiarire un problema che, del resto, avevo già chiarito. Si dice: la realizzazione del piano regolatore, così com'è stato concepito, renderà molto costosa la realizzazione dei servizi pubblici da parte del Comune, perchè, siccome si prevedono delle costruzioni basse, la città si estenderà e per conseguenza i servizi dovranno allargarsi molto di più che se si costruissero edifici più alti. Ancora una volta questo è un errore. Coloro che ragionano in questo modo non considerano il dato fondamentale che è quello della densità, della cubatura costruita per ettaro e che questa densità è maggiore a Bologna e potrebbe essere anche un errore - di quanto non sia in altre città. Non vi sarà quindi una maggiore estensione della città, perchè la estensione sarà la medesima, sia che si costruisca in altezza rispettando quella cubatura, sia che si costruisca più basso, allargando la base delle costruzioni.

Per concludere la discussione, io penso che potrebbero essere accolte, in linea generale, le proposte del consigliere di Vistarino e del consigliere Martinuzzi. Il consigliere di Vistarino ha proposto che sia data la possibilità di votare per punti, a seconda del pensiero di ognuno. Una variazione in questo senso potrebbe essere introdotta nel partito di deliberazione. Il consigliere Martinuzzi ha domandato di precisare qualche altro punto ed io credo che potremmo vedere in qual modo queste precisazioni possano essere fatte e siano di gradimento dei proponenti e degli altri consiglieri.

Consigliere BONAZZI ENRICO — Proporei di dichiarare chiusa la discussione e di passare alle dichiarazioni di voto e quindi alle votazioni, secondo i criteri fatti propri dall'onorevole Sindaco in base alle proposte di alcuni consiglieri.

Consigliere GIORDANI — Onorevole Sindaco, io vorrei sottolineare il significato del voto che a nome del mio gruppo sto per dare, in quanto che il mio Partito, il P.S.I., accoglie molto favorevolmente questo importante partito di deliberazione. Ringrazio nel frattempo il Consigliere Toffoletto il quale ha voluto molto benignamente ricordarsi del mio intervento. Voglio significare in questo momento come da parte di non pochi consiglieri si sia fatto un certo sforzo per cercare di risolvere determinati problemi riguardanti il Piano Regolatore per la loro stessa natura alquanto delicati: Si è fatto

un certo sforzo anche per frenare il suggestivo giuoco della immaginazione e della fantasia, che può affermare questo o quel Consigliere, questo o quello studioso, quando si pone a studiare un problema vasto e complesso come quello del Piano, un problema di natura ad un tempo pratica e ideale, in cui intervengono numerosissimi fattori di carattere storico, economico, sociale. Dicasi in modo precipuo, quando si tratta di un Piano eguale a quello che è stato presentato nel corso di diverse sedute ai signori Consiglieri. Io non spenderò soverchie parole e quindi dirò in breve volgere di tempo che non avrei certamente motivo di arrossire se un giorno venissi additato come colui che, in seno alla speciale Commissione consiliare per il Piano, ha avuto un'idea, seppur modesta, di fissare un po' romanticamente, sulla stessa pianta del Piano, come una specie di « *Itinerario carducciano* ». Ciò si chiarisce meglio suggerendo l'idea che, nell'eventuale ulteriore rafforzamento e potenziamento dello studio che i tecnici hanno fin qui svolto sul Piano regolatore, si esamini l'opportunità di aggiungere un determinato carattere ad arterie di larga ispirazione ottocentesca, come sono le vie Carbonesi e Farini, elementi di una più lunga e assai interessante arteria di traffico. Io dico che congiungendo dette vie, sia a un breve tratto della importante via S. Stefano, sia, nei pressi della via Borgonuovo, per mezzo della necessaria demolizione di alcune non troppo importanti case, alla via S. Petronio Vecchio e alla via del Piombo, già contemplata tra i problemi di necessario ampliamento affermati dal Piano, si potrebbe dare più ampio e nobile risalto alla « *Casa Carducci* », sita appunto in fondo alla via del Piombo, in un rinnovato scenario di vita artistica ed artigianale, dando così alla cosa un indubbio significato storico e ideale. In altre parti d'Italia sono state create certe zone monumentali, certe zone di rispetto e di silenzio, dove la comune presenza dell'uomo ha un particolare significato. Io penso in questo momento al fin troppo celebrato « *Vittoriale* » degli Italiani sul Lago di Garda, dove, purtroppo, in omaggio a un discutibilissimo Uomo, ma, senza alcun dubbio, a un vero e originale Poeta, si è creato nel volger di non molti anni un vero grosso Emporio di « *bric-à-brac* », si è dato vita, oserei dire, a un negozio di rigattiere, con la più caotica messa in opera di manufatti di vari stili, che, in fondo, non rispondono che troppo blandamente alle più vive ispirazioni dell'Arte italiana. Io dico che anche nella nostra città si potrebbero valorizzare determinati elementi, determinati caratteri della vita storica e culturale cittadina, e ciò, s'intende, nel modo più serio, nel modo più consono alla buona educazione delle nuove generazioni. Io non spenderò ancora molte parole. Mi è parso peraltro che l'intervento di un valido Consigliere della minoranza non fosse del tutto errato, quando Egli accennava alla opportunità di unire maggiormente, con qualche coraggiosa soluzione urbanistica, la via Maggiore alla via S. Vitale. Ciò,

si intende, dovrebbe esser fatto dove l'arte non venisse troppo sacrificata, in quanto che vi è la grande necessità di migliorare le condizioni della viabilità, nella nostra città, all'interno delle vecchie mura del 1300. Dato che un giorno, in conformità a quanto viene suggerito dal Piano Regolatore, verrà costruita una grossa arteria allacciante Porta Mazzini alla Piazza Aldrovandi, io penso che non sarebbe del tutto inopportuno studiare la possibilità di fare arrivare detta arteria, per mezzo dei necessari, non gravi sventramenti edilizi, fino nei pressi della Chiesa di S. Bartolomeo, formando così una nuova « *radiale* » di traffico, ubicata tra la via Maggiore e la via S. Vitale.

In altre città, a Modena, a Reggio, a Parma, per esempio, mi è parso talvolta di percorrere vecchie, illustri strade del centro, che hanno mantenuto tutto il loro decoro; dietro a quelle quinte oltremodo suggestivè, dietro a quelle vecchie e, pertanto, così nobili case, con opportuni sventramenti, con le necessarie soluzioni di carattere urbanistico, si è creata tuttavia tutta una vita nuova con ampie possibilità di traffico. Ma ormai l'ora incalza e non è certamente il caso di sostenere a lungo determinati argomenti. In quanto poi all'arteria Borgo Panigale-Casalecchio di Reno, che è stata oggetto di un'ampia valutazione da parte dell'Onorevole Sindaco, io penso che sia veramente opportuno studiare questo problema che ha per oggetto la detta nuova arteria, per cercare di risolverlo nel tempo più breve. Io non voglio affatto aprire in questo momento, una polemica di ordine politico, ma bensì mantenere il mio discorso su quelle posizioni di natura ad un tempo pratica ed ideale, in cui ama indugiare un buono e solerte amministratore. Sta il fatto che, abitando fuori Porta Saffi, ho molto spesso l'occasione di passare per quelle strade dove era un tempo l'Ippodromo Zappoli, per quelle strade che sono state oggetto poco fa di alcune indicazioni dell'Avv. Martinnuzzi, nella zona di Via Vittorio Veneto, insomma. Io sono veramente preoccupato a cagione di un certo traffico di natura militare che si svolge da quelle parti. Io vedo molto di sovente certi grossi camions militari, non proprio italiani, passare per via Vittorio Veneto, dovendo andare da Livorno a Vicenza e viceversa. Io sono giustamente preoccupato circa il possibile contenuto di quei camions, dato anche che mi accade di leggere sull'informatissimo quotidiano « *La nuova Stampa* » di Torino di possibili esercitazioni con nuove armi micidialissime. Non vorrei che un deprecabilissimo giorno un incidente qualsiasi, prodotto in via Vittorio Veneto, avesse conseguenze incalcolabili per la nostra città. È bene evidente che io non ho alcuna antipatia per gli abitanti di Casalecchio di Reno o di Borgo Panigale, vorrei tuttavia che detti traffici si svolgessero possibilmente nel luogo più lontano dalla nostra città, sulla Luna per esempio....

Mi si conceda di accennare a un altro problema, usando qualche nota di carattere un po' per-

sonale. Io sono nato e cresciuto, se posso dirlo, fuori Porta Saffi a duecento metri di distanza da detta Porta e a due passi dal famoso Pozzo della « Secchia rapita », legato a un curioso episodio delle lotte medioevali tra Bologna e Modena e così al celebrato poema di Alessandro Tassoni. Dirò subito che, dove ivi sorgevano, proprio sulla strada maestra, alcune caratteristiche case del vecchio Rione della « Cavalleria » si fa ammirare con tutta la sua imponenza un grande palazzo moderno. Dietro a quel palazzo con largo portico è tuttavia un vecchio mondo che sempre più intristisce, è ancora il Medio Evo con le sue dimore fatiscanti, è ancora, da un punto di vista igienico il « caos »! Oso affermare che non di rado, tanto nella nostra che in altre città, dietro le più felici soluzioni dell'edilizia contemporanea ci sono delle impossibili condizioni di vita. Ho accennato a ciò che è possibile rilevare alla località « Cavalleria », proprio di fianco alla Chiesa di Santa Maria delle Grazie. Potrei accennare anche ad altri punti nevralgici per la vita igienica e sociale cittadina. In via del Pratiello, in via Pietralata, in via del Torleone, in altri punti della nostra città vi sono condizioni miserrime di vita e di soggiorno per il cittadino, per il semplice lavoratore, vi sono delle case in netto contrasto con i più elementari principî dell'igiene. Ebbene, con questo mio intervento non voglio « toccare il cielo »; io sono più che certo che la Ripartizione dei Lavori pubblici, in questi dieci anni che ci dividono dalla guerra, ha fatto quanto era umanamente possibile fare, dal punto di vista edilizio, igienico, sociale, nell'interesse della popolazione cittadina. Io penso che i nostri ingegneri, i nostri tecnici, il nostro Assessore in primo luogo, il nostro carissimo amico geometra Sante Bentini siano ancor oggi preoccupati a cagione di certe situazioni di fatto, la cui felice soluzione è fortemente limitata dai mancati finanziamenti da parte degli organismi superiori, da parte degli organi tutori.

Penso tuttavia che non sia detto mai abbastanza come via sia, nella nostra città e fuori, l'esigenza intima e profonda di lanciare una vera e propria propaganda contro la casa malsana, una vera e propria crociata contro il tugurio.

Io vorrei quindi che, nella misura in cui si riuscirà a risolvere determinati problemi riguardanti una migliore viabilità, un maggiore benessere per tutti i cittadini, come appunto viene così chiaramente e nobilmente suggerito dal Piano Regolatore, si attendesse con tutta prontezza, per quanto è umanamente possibile fare alla felice attuazione di superiori concetti igienici sociali umanitari come è anche largamente accennato nel Piano, tanto che ne fanno fede i futuri sventramenti di vecchi gruppi edilizi dietro la Chiesa di Santa Lucia, in via de' Chiari, in via S. Caterina, nella zona vicina a via dell'Unione.

In altre zone, all'interno delle vecchie mura del 1300, vi sono problemi edilizi ed urbanistici che attendono da tempo la loro più concreta soluzione.

Accanto quindi ai grandi problemi, siano te-

nuti nel debito conto i piccoli, quelli che caratterizzano molto spesso la nostra vita di ogni giorno.

Non è infatti giusto, non è bello, che dietro la sontuosa dimora moderna, alligni ancora un vecchio mondo, simbolo di assai gravi malanni economici e sociali. E questo dicasi in nome di un assai disinteressato e utile principio di vita, che si fonda ancora e sempre sulla reciproca comprensione e sulla umana fratellanza. È il principio di ordine pratico e morale propugnato in ogni momento dal mio Partito e quindi anche dal mio Gruppo, in nome del quale, ancora una volta, voto entusiasticamente questo importante partito di deliberazione, il Piano Regolatore proposto dalla Giunta.

SINDACO — È stata proposta la chiusura dal consigliere Bonazzi Enrico.

Ha la parola il consigliere Toffoletto.

Consigliere TOFFOLETTO — Io ho apprezzato quanto ha detto il Sindaco, perchè in esso si nota un notevole sforzo per avvicinarsi alle nostre tesi, ma io ritengo che in questo momento, data la gravità della decisione e data anche l'importanza di quanto il Sindaco ha detto noi non possiamo essere vincolati dall'ora tarda e dalla preoccupazione che continuando la discussione può diventare estenuante. Per il bene della nostra città e perchè le cose vengano chiarite con una discussione sempre più leale, sempre più avvicinando gli animi, ma sempre più intensa a trovare una soluzione equa, io credo che noi dobbiamo essere pronti ad affrontare e a superare la stanchezza, se questo sarà necessario. Comunque io personalmente, e credo anche a nome del gruppo col quale non ho potuto intrattenermi per sentirne il parere, ma credo che noi non possiamo accettare la chiusura della discussione senza almeno alcuni chiarimenti su quello che ha dichiarato il signor Sindaco.

Consigliere SERRA — Io vorrei fare una proposta. Se sia accettabile o no, me lo dirà questo Consesso. Vorrei proporre questo: dato che non ci si è trovati concordi sulla delibera e che si ritiene opportuno apportare modifiche alla delibera stessa, penso che si potrebbe concordare una riunione, non adesso, per potere esaminare le modifiche che potrebbero essere apportate in modo che la delibera venga, in un secondo tempo, presentata al Consiglio, e votata senza più dover ritornare su questo argomento. Ma votare adesso è un pochino fuori posto, mi sembra. Quindi propongo di concordare con una piccola riunione dei proponenti le modifiche, di qualcuno che rappresenti i gruppi per poter poi arrivare alla conclusione sulla delibera che possa essere accettata e votata; non questa sera, però data l'ora tarda.

Consigliere BONAZZI ENRICO — Vorrei aggiungere questo: noi potremmo decidere la chiusura della discussione, potremmo rinviare

la votazione e le relative dichiarazioni di voto sul partito di deliberazione alla prossima seduta, ma intanto votare la chiusura della discussione. Altrimenti si ha l'impressione di ritornare sempre daccapo, e io credo che si sia già detto abbastanza per vedere dove ci si può incontrare e dove invece no.

Quindi io propongo: chiudiamo la discussione, alla prossima riunione, dichiarazioni di voto e votazione.

Consigliere DI VISTARINO — Io approvo la chiusura e sarei anche disposto a passare alla votazione questa sera, perchè credo che le opinioni ormai siano così chiarite che non occorran altre discussioni successive. Quindi sono per la chiusura, e, eventualmente, anche per la votazione.

Consigliere MARTINUZZI — Mi pare che la proposta della Signorina Serra, sia molto giusta ed appropriata, perchè, se qualcuno di noi, io modestamente, intenda proporre qualche modifica, lo possa fare in una assemblea più ristretta dove si possano anche accordare le dizioni definitive, senza bisogno di riaprire una discussione per ogni parola della delibera. Sarebbe opportuno, anzi, che i componenti della commissione si riunissero per concordare la dizione definitiva del partito di deliberazione.

SINDACO — Votiamo la chiusura della discussione, e poi facciamo l'incontro della commissione per stilare il testo della delibera.

Noi abbiamo avuto una discussione per sapere qual'era la funzione della commissione precedente, e alcuni hanno detto: la funzione della commissione era quella di esaminare i problemi, ma non di portare delle proposte di conclusione nel Consiglio. Invece poi è accaduto che alcuni consiglieri hanno detto: no, secondo noi, la funzione della commissione era quella di presentarci delle proposte, e noi non ci sentiamo abbastanza preparati perchè queste proposte non sono state presentate. Io non vorrei che questa discussione si riaprisse domani e qualcuno ci venga qui a dire: un momento, siccome la commissione ha fatto una cosa diversa da quella che credevamo, bisogna ricominciare....

Consigliere SERRA — Si tratterebbe semplicemente di concordare le modifiche che sono fatte per evitare, ogni volta che una modifica viene presentata al Consiglio, una riapertura di discussione e anche di dissertazioni su una determinata parola che sia più o meno legale. Quando le hanno guardate bene insieme, le cose restano molto semplificate. Del resto io ho fatto una proposta che può anche non essere accolta.

Assessore FORTUNATI — Io sono d'accordo con la chiusura della discussione e sono d'accordo anche con la riunione della commissione. Però vorrei che fosse ben chiaro che cosa faremo poi il giorno o la sera in cui ci troviamo. Cioè io direi che la sera in cui ci troviamo, la Com-

missione, a maggioranza o alla unanimità (mi auguro che sia all'unanimità) avrà approvato un testo. Ebbene su questo testo si deve procedere a votazione soltanto con dichiarazioni di voto. Non si deve, cioè, riaprire la discussione. Se dovessimo di nuovo riaprire la discussione sul testo della deliberazione, allora tanto vale che la discussione avvenga ora.

Consigliere MELLONI — Volevo raccogliere la proposta del consigliere Martinuzzi. Io direi che alla riunione partecipassero i rappresentanti già nominati e tutti i consiglieri che intendessero parteciparvi.

Consigliere di VISTARINO — Questa commissione non è pratica. Veniamo ancora una volta al pratico, se si può. Noi abbiamo già espresso delle opinioni diverse, quindi in commissione non ne potranno venire che delle opinioni diverse sia pure di maggioranza o di minoranza. Qui abbiamo già espresso, specialmente nella minoranza, cinque o sei pareri, che un consigliere della maggioranza ci ha anche elencato. Quindi mi sembra che non sia possibile che da una commissione venga fuori un ordine del giorno concreto. Io me lo auguro, però dal canto mio non rinuncierò a votare come a me pare opportuno. Quindi è inutile che vi sia una commissione, e mi pare più opportuno che si voti adesso e non se ne parli più, perchè ne abbiamo già perso abbastanza di tempo.

Consigliere TOFFOLETTO — Io comprendo la intenzione di volere, con una commissione, risolvere il problema, ma mi rendo anche conto della fondatezza di quanto ha affermato testè il consigliere di Vistarino, cioè: ci sono delle posizioni che sono insuperabili da qualunque commissione. E la commissione serve solo per potere dire questa sera: la discussione è chiusa. Io ho dichiarato poc'anzi che ritenevo che non potesse chiudersi; comunque però io sono dispostissimo a piegarmi al parere dei colleghi, e se i colleghi ritengono che la discussione debba essere chiusa io non obietterò niente e non porterò nessun ostacolo a questa decisione. Ma sarebbe opportuno, secondo me, che si dichiarasse che la discussione è chiusa. Io personalmente ritengo inutile la commissione, perchè nessuna commissione può arrivare a vincolare i singoli consiglieri fino al punto di trovare una formula unica. Ormai la discussione è tanto chiara per cui ciò è assolutamente impossibile; possiamo, ripeto, capire come un cuore desideroso di questo faccia una simile proposta ma in pratica rimane un desiderio che denota solo la nobiltà di chi lo esprime. Ma non ha praticità; non ha corrispondenza alla situazione reale politica amministrativa e neanche con tutto il resto che deve venire come conseguenza da un voto tanto grave come quello che stiamo per dare. Perciò io concludo dicendo: si dichiari chiusa la discussione, perchè questo è il parere della maggioranza, e io rinunzio al mio parere

per omaggio ai colleghi che sono solo desiderosi di chiudere la discussione. Io però dichiaro che non potrò sentirmi vincolato da una commissione, come ha dichiarato il consigliere di Vistarino e che personalmente non parteciperò alla commissione perchè ritengo che il suo lavoro sia inutile.

Consigliere MARTINUZZI — Il presupposto di questa riunione di commissione non era di trovare una formula su cui tutti convergessero in tutti i punti.

Il fatto stesso che si sia già proposto di votare il partito di deliberazione per divisione significa che ci sono dei punti in cui potranno convergere i consensi di tutti e che in altri punti ci saranno dei dissensi. Ciò non toglie che, per la materiale stesura dei vari comma del partito di deliberazione non si possa trovare la fusione di vari pareri. Se ci sarà qualcuno, discorde, questo non vuol dire niente, ma almeno che la formulazione accontenti quelli che la pensano in un determinato modo su tutta la questione. Questo lavoro implica un certo tempo per cui non si può deliberare adesso.

SINDACO — Noi abbiamo due cose da decidere: la chiusura della discussione e la nomina della commissione. Poi avremo da decidere sul tempo di lavoro della commissione e del Consiglio. Allora procediamo per ognuno di questi argomenti.

Metto ai voti la proposta di chiusura della discussione.

Messa ai voti la proposta di chiusura della discussione risulta approvata all'unanimità; astenuti 1 (Toffoletto).

SINDACO — Seconda questione: la commissione.

Ha la parola il consigliere di Vistarino.

Consigliere di VISTARINO — La Giunta ha proposto un partito di deliberazione e quindi è supponibile che la maggioranza sia favorevole a questo partito. Abbiamo perciò la commissione già fatta; almeno per la maggioranza. Quindi votiamo su questo partito, come abbiamo sempre fatto per tutti i partiti. Se a qualcuno non va, non lo voterà. Perchè dobbiamo impegnarci in una commissione che non finirà in un giorno? E io lo dico nell'interesse generale, perchè abbiamo tutti fretta di chiudere mentre la commissione può andare avanti un'altra settimana. E poi, cosa otterremo?

Un altro partito di deliberazione.....

SINDACO — Lei ritira la proposta di suddividere l'argomento in tre punti?

Consigliere di VISTARINO — Ma questo mi preme in modo relativo, perchè io ho già proposto un emendamento al numero uno che comprende la mia riserva, ed io mi sento di votare questo numero con la viva riserva, che può es-

sere votata anche da me solo, non ha importanza. Ma non vedo la necessità che si faccia una commissione che faccia perdere degli altri giorni. Ma mi pare un interesse generale, questo!

Se invece la maggioranza desidera che andiamo avanti, va bene.

SINDACO — Se invece di fare una commissione larga si facesse un incontro del numero minimo di persone, compatibilmente a quello che si vuol fare naturalmente, sarebbe molto più pratico. Noi potremo fare la seduta del Consiglio mercoledì sera e trovarci in Commissione nel pomeriggio di domani, stesso. Vorrei cercare di ottenere lo stesso risultato, senza perdere tempo.

Il consigliere di Vistarino ha paura di perdere tempo, ed ha ragione, se noi possiamo evitare questa perdita di tempo e raggiungere il risultato, credo che sarebbe la cosa migliore.

Consigliera SERRA — La mia proposta non era di rivoluzionare questa delibera che è stata presentata, ma semplicemente di raccogliere quegli emendamenti che in base alla discussione che è stata fatta questa sera, sono stati dichiarati accoglibili per una formulazione esatta, non che raccolga il concorde parere di tutti perchè ognuno voterà come crederà, ma una formulazione che non trovi più controversie sulle parole, sull'espressione come avviene molte volte. Mi pare che questo si possa fare anche in un'ora, non c'è bisogno di giornate e nemmeno di fare delle discussioni eterne.

SINDACO — La proposta che farei è questa: di fare un incontro di consiglieri mercoledì alle ore 17, e mercoledì sera di fare la seduta del Consiglio, cosa che avrei avuto intenzione di proporre in ogni caso. Credo che noi nella seduta di mercoledì potremo chiudere questo argomento, e continuare poi nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Se siamo d'accordo procediamo in questo modo. La riunione dei consiglieri è fissata allora per le ore 17 di mercoledì.

Ogni gruppo incarichi qualcuno, senza fare una commissione nominativamente indicata.

La seduta del Consiglio è rinviata a mercoledì sera.

Sono le ore 1,40 del giorno 11 ottobre.

Verbale letto ed approvato per delega consiliare nella seduta di Giunta del 18 ottobre 1955, dopo che era stata data notizia della convocazione di tale seduta ai signori consiglieri con foglio P. G. N. 69629 in data 14 ottobre 1955, cosicchè potessero assistervi per apportare al verbale eventuali modifiche.

Il Presidente
G. DOZZA

Il Consigliere Anziano

E. BONAZZI

Il Segretario Generale
A. GAIANI

COMUNE DI BOLOGNA

COMMISSIONE CONSILIARE PER IL PIANO REGOLATORE

ADUNANZA DEL 12 OTTOBRE 1955

Il giorno 12 ottobre 1955, nell'Ufficio del Sindaco si adunano i signori:

On. Giuseppe Dozza, Sindaco
Geom. Sante Bentini, Assessore
Avv. Edmondo Martinuzzi, Consigliere
Prof. Domenico Giordani, Consigliere
Ing. Giorgi di Vistarino, Consigliere
Avv. Pietro Crocioni, Consigliere
Avv. Antonio Gaiani, Segretario Generale
Ing. Francesco Fantoni, Direttore dei SS. TT.
Umberto Gavioli, Segretario

Il Sindaco, richiamandosi a quanto deciso in Consiglio comunale nella seduta della sera precedente, rammenta che scopo della riunione è l'esame dello schema di deliberazione sottoposto al Consiglio per l'adozione del progetto del Piano regolatore generale, al fine d'introdurvi, per quanto possibile, le variazioni che si sono appalesate opportune nel corso delle discussioni di Consiglio:

L'ing. Giorgi di Vistarino comunica che egli si limiterà a presentare in Consiglio un emendamento alla deliberazione, chiedendo che su di questo si abbia una votazione.

Il Sindaco dà lettura del testo della deliberazione già comunicato al Consiglio, testo nelle cui premesse propone d'introdurre il richiamo alle sedute di Consiglio ed a quelle della Commissione Consiliare.

I convenuti esprimono tutti parere favorevole a detta inserzione.

S'inizia quindi la discussione sulle modifica-

zioni da apportarsi alla parte dispositiva della deliberazione, concludendosi ad unanimità, con l'apportare al testo, oltre alcune piccole modificazioni formali, le seguenti variazioni al n. 3) per le norme di attuazione si inserisce che all'art. 6 punto d) alla voce « Restante territorio comunale » si aggiunge « possono essere esclusi dalle prescrizioni di cui sopra, con deliberazione di Consiglio, gli edifici pubblici e quelli di carattere collettivo ».

Il n. 4) viene suddiviso in due parti, dandosi alla seconda il n. 5) e spostandosi di un numero i tre paragrafi successivi.

S'inserisce il seguente paragrafo:

9) di approvare i criteri indicati dal Sindaco per indirizzare le attività direzionali cittadine nella zona gravitante intorno alle Via Marconi, Amendola, Riva Reno, Lame ed alla piazza de' Martiri.

I paragrafi 8) e 9) prendono rispettivamente i n.ri 10) e 11).

Si dà mandato al Segretario Generale di coordinare le modificazioni decise, per la stesura del testo definitivo della deliberazione da presentare in Consiglio all'apertura della seduta imminente.

La riunione ha termine alle ore 20.

Il Sindaco
G. DOZZA

Il Segretario
U. GAVIOLI

CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

SESSIONE STRAORDINARIA

SEDUTA DEL 12 OTTOBRE 1955 (8^a)

Indetta dalla Giunta municipale una sessione straordinaria, iniziata il 17 settembre u. s. oggi mercoledì 12 (dodici) del mese di ottobre 1955 (millenovecentocinquantacinque), alle ore 20, nelle forme di legge, è stato convocato il Consiglio comunale per continuare la trattazione degli oggetti posti all'ordine del giorno della sessione consiliare medesima.

Alle ore 21,40 si procede all'appello dei Consiglieri.

Assiste il Segretario Generale avv. Antonio Gaiani.

Sono presenti:

Per la Giunta:

- 1) Dozza On. Giuseppe
- 2) Samaja dott. prof. Nino
- 3) Beltrame dott. Giuseppe
- 4) Bentini geom. Sante
- 5) Bernardi Giovanni
- 6) Bugatti Laufranco
- 7) Cenerini dott. Renato
- 8) Bergonzoni Dino
- 9) Lorenzini dott. Umbro
- 10) Tomba Abramo

Per il Consiglio:

- 11) Bacchi avv. Giuseppe
- 12) Bassi Enrico
- 13) Bellettini dott. Athos
- 14) Bentivoglio prof. Paolo
- 15) Bignardi dott. Agostino
- 16) Bonazzi Rino
- 17) Bortolotti Ing. Giovanni
- 18) Corrias avv. Renato
- 19) Crocioni avv. Pietro
- 20) Forni Arvedo
- 21) Gagliani Armando
- 22) Giordani prof. Domenico
- 23) Giorgi di Vistarino ing. Giorgio
- 24) Gozzi dott. Antonio
- 25) Martinuzzi avv. Edmondo
- 26) Olivo dr. prof. Oliviero Mario
- 27) Ottani Agostino
- 28) Salizzoni dott. Carlo
- 29) Sassari rag. Vittorio
- 30) Savoia dott. Libero

- 31) Serra Maestra Anna
- 32) Strazziari avv. Carlo
- 33) Taddia on. avv. Gherardo
- 34) Tarozzi Vittoria in Grandi
- 35) Toffoletto dott. Ettore
- 36) Trombetti Gustavo
- 37) Volpelli Marino

SINDACO — Sono presenti n. 37 consiglieri. La seduta è valida.

Hanno giustificato la loro assenza gli Assessori Fortunati e Gabelli ed i consiglieri Degliesposti Zoboli, Festi, Melloni, Nascimbeni.

Nomino scrutatori i consiglieri Gozzi, Martinuzzi e Corrias.

Omissis

N. 1 dell'Ordine del Giorno:

PIANO REGOLATORE GENERALE

SINDACO — Come convenuto nella riunione precedente del Consiglio, la discussione generale è chiusa. Si è poi riunita, nella giornata di oggi, la commissione nominata dal Consiglio, la quale ha stabilito un progetto di deliberazione del Consiglio comunale sull'argomento. Ne do lettura, in quanto sono state introdotte alcune modificazioni parziali al testo che era stato precedentemente distribuito ai signori Consiglieri.

« Il Consiglio comunale

« Premesso che con deliberazione consiliare « 14 luglio 1952, approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa in seduta 17 settem-

« bre stesso anno, n. 57215/Div. 4^a, fu nomi-
« nata una apposita Commissione per assistere
« l'Ufficio Tecnico comunale nella redazione di
« un nuovo Piano Regolatore Generale per la
« città di Bologna;

« Che detta Commissione venne composta dai
« signori:

« — geom. Sante Bentini, Assessore, Presidente

« — prof. arch. Piero Bottoni

« — prof. ing. Aldo della Rocca (deceduto)

« — avv. Alberto De Laurentis, consulente le-
« gale del Comune

« — dott. Attilio Gnutti, Capo Ripartizione
« amministrativa della Direzione dei Servi-
« zi Tecnici

« — ing. Paolo Graziani, rappresentante del-
« l'Ordine degli Ingegneri

« — avv. Alberto Legnani, rappresentante del-
« l'Istituto Nazionale di Urbanistica

« — prof. Roberto Maccolini, Ufficiale Sanita-
« rio del Comune

« — prof. arch. Plinio Marconi

« — arch. Ettore Martini, rappresentante della
« Sovrintendenza ai Monumenti

« — ing. Mario Pucci

« — ing. Giorgio Ramponi, rappresentante del-
« l'Accademia Clementina

« — arch. Enea Trenti, rappresentante dell'Or-
« dine degli Architetti

« — arch. Giuseppe Vaccaro

« — geom. Ciro Vincenzi, rappresentante del-
« l'ordine dei Geometri

« — arch. Luigi Vignali.

« con la partecipazione, in veste di osservatore,
« dell'arch. Pierfederici della Sezione Urbani-
« stica compartimentale;

« Dato atto: che i Consiglieri hanno ricevuto
« nell'ottobre 1954 il testo di una prima illustra-
« zione del Piano Regolatore redatta, a nome
« anche degli altri membri della Commissione,
« dagli architetti Giuseppe Vaccaro e Plinio
« Marconi e dall'ingegnere capo del Comune
« Francesco Fantoni, ed hanno ascoltato, nella
« seduta privata dell'8 novembre 1954, una re-
« lazione del medesimo ing. Fantoni sul piano
« stesso; accompagnata da proiezioni e dalla
« descrizione delle tavole costituenti il progetto
« del Piano;

« Che, ad illustrazione delle tavole e degli
« elaborati del Piano, venne fatta ai Consiglie-
« ri una diffusa relazione sull'argomento, nella
« seduta del Consiglio comunale del 29 luglio
« 1955, da parte dell'Assessore geom. Sante
« Bentini e dell'ingegnere Capo del Comune;

« Che ai Consiglieri vennero distribuiti il 30
« luglio 1955 le norme tecniche di attuazione del
« P. R. e il testo delle parti prima e seconda
« della relazione al Piano stesso;

« Che ai consiglieri il giorno 31 agosto 1955
« venne distribuito il testo delle parti terza e
« quarta della anzidetta relazione;

« Che, dal giorno 30 luglio 1955, furono po-
« sti a disposizione dei Consiglieri, per il loro
« esame, tutte le tavole e gli elaborati che for-
« mano il progetto del piano regolatore e cioè:

« I) planimetria al 250.000 riguardante il ter-
« ritorio della regione;

« II) planimetria al 100.000 riguardante l'in-
« serimento del Comune nella Regione;

« III) planimetria al 25.000 riguardante il
« futuro sviluppo dell'aggregato urbano in rap-
« porto al territorio comunale;

« IV) planimetria al 5.000 rappresentante
« l'intero aggregato urbano di progetto;

« V) planimetria al 2.000 rappresentante il
« progetto di Piano Regolatore nella zona cen-
« trale della città compresa entro i viali di cir-
« convallazione;

« VI, VII, VIII) tavole complementari illu-
« stranti alcuni problemi particolari;

« IX) norme tecniche per l'attuazione del
« Piano Regolatore Generale;

« X) relazione e suoi allegati;

« III/bis, IV/bis, V/bis, VI/bis) tavole com-
« plementari illustranti la situazione attuale »;

Fino a questo punto, il testo è esattamente
quello di prima. Qui viene introdotta una ag-
giunta la quale suona così:

« Che, il Consiglio comunale in seduta 12
« settembre 1955 (privata) ha nominato una
« apposita Commissione consiliare, nella quale
« erano rappresentate tutte le correnti del Con-
« siglio, per l'esame del nuovo Piano Regola-
« tore, Commissione che ha tenuto le sue riu-
« nioni nei giorni 13, 14 e 15 settembre 1955;

« Che, il Consiglio, oltre che nella seduta
« odierna e nei giorni cui si è fatto più sopra
« cenno, ha discusso questo argomento nelle
« pubbliche sedute dei giorni 21, 22 e 28 settem-
« bre u. s., 3 e 10 ottobre corrente »;

E qui continua come prima:

« Dato atto, inoltre, che i documenti sopra
« elencati sono stati tutti approvati all'unani-
« mità dalla Commissione Consultiva suddetta
« e dalla Giunta Municipale, la quale ultima li
« sottopone alla deliberazione del Consiglio;

delibera

« di adottare, a norma della legge 17 agosto
« 1942, n. 1150, il progetto di piano regolatore
« generale della città di Bologna, costituito
« dalle tavole e dagli elaborati di cui sopra, ap-
« portandovi le seguenti modificazioni, riportate
« sul piano:

« a) allargamento della via Rialto sul lato si-
« nistro partendo dall'incrocio con la via Ca-
« stellata »;

Tutto questo è senza modifiche. Il punto b),
invece, del quale darò subito lettura, è stato ag-
giunto, e così si esprime:

« b) raccordo fra via Castelfidardo e via Capranozza, evitando il tracciato detto « a baionetta » con conseguente occupazione di « parte di un cortile della caserma di via Castelfidardo ».

Questo punto b), ripeto, è stato aggiunto. Vengo al punto 2°, che è rimasto invariato:

« 2°) Di raccomandare alla Giunta di condurre le opportune ulteriori trattative:

« a) per trasferire nella zona esterna alla circoscrizione le caserme che sussistono ancora nel nucleo centrale cittadino (caserme di via Castelfidardo, di via Urbana, di via Fondazza);

« b) per trasferire le officine ferroviarie, lo scalo Piccola Velocità e quello di Ravone, in zone più periferiche, nonché per l'allargamento del piazzale della stazione viaggiatori fino all'imbocco di via Amendola; riservandosi, il Consiglio, di deliberare sulla materia, oggetto delle lettere a e b) che precedono in sede di eventuali future varianti al piano regolatore ».

Ripeto, anche questo punto secondo è rimasto invariato.

Al punto 3° c'è una parte invariata e una parte aggiunta.

La parte invariata è la seguente:

« 3°) di aggiungere nelle norme di attuazione:

« a) all'art. 5, nella linea nella quale si parla dei magazzini, le seguenti parole: « capannoni, tettoie anche chiuse e simili. I magazzini potranno essere consentiti nelle zone residenziali alla ulteriore condizione che la loro natura non crei difficoltà al traffico viario »;

Questo è il punto che resta invariato. Viene invece aggiunto un punto b), che è il seguente:

« b) all'articolo 6, punto d) « restante territorio comunale », aggiungere il seguente comma: « Possono essere esclusi dalle prescrizioni di cui sopra, con deliberazione del Consiglio comunale, gli edifici pubblici e quelli di carattere collettivo »;

E qui è necessaria una spiegazione. Questa lettera b), si riferisce a quanto disse il consigliere Bacchi. Il consigliere Bacchi sollevò la questione della situazione che veniva a crearsi per quello che veniva chiamato: « restante territorio comunale », al di fuori della zona prevista per l'espansione delle costruzioni e cioè il territorio agricolo. Egli sollevò due problemi: il primo, riguardava la cubatura massima stabilita in 1000 metri cubi per ettaro per le costruzioni in questa zona. Su questo punto posso dire che la questione è stata esaminata e che la conclusione cui si è giunti è questa: che l'interpretazione da darsi non è che in nessun caso non si possa fare nessuna costruzione quando, nell'ambito dell'ettaro di terreno si superino i 1000 metri cubi. Questo è un massimo, che va riferito, invece, a

tutta la zona che quella determinata costruzione serve, a tutto il territorio agricolo interessato a quella costruzione, in modo tale che, se si tratta di una costruzione che per esempio, interessa un territorio agricolo esteso diversi ettari, è evidente che quel massimo va moltiplicato a seconda di quanti sono gli ettari interessati a questa costruzione. In questo modo, possono essere consentite, alle altre condizioni contenute nell'articolo, delle costruzioni ben superiori alla cubatura massima di 1000 metri cubi. Ma egli aveva sollevato un secondo problema. Egli ha detto: « se dovessimo costruire una chiesa, non la si potrebbe costruire, in questa zona; o se si ritenesse opportuno di creare un centro di ritrovo, un caffè, ad esempio, o qualche cosa di questo genere, come si potrebbe fare? Allora si è pensato di rispondere a questo interrogativo con la formulazione che qui è indicata e cioè che, per gli edifici pubblici, sarebbe il caso della chiesa o per quelli di carattere collettivo, che rispondono cioè a un bisogno collettivo, come potrebbe essere anche un negozio, un magazzino, un caffè, vi possa essere una deroga alle prescrizioni. Per essere certi, però, che questa deroga sia accordata con un esame obiettivo del problema si è pensato che fosse opportuno richiedere una deliberazione del Consiglio comunale.

4°) progetto di deliberazione, continua:

« 4°) — di riservarsi, circa la graduazione nel tempo dell'attuazione del Piano regolatore, di stabilire con successiva deliberazione l'ordine dei primi piani particolareggiati da attuarsi ».

Qui si è usata una formulazione leggermente diversa, dalla precedente, perchè si è pensato che, per quanto riguarda questa questione dei piani particolareggiati sarà il Consiglio stesso che potrà indicare l'ordine di questi piani. Si è voluto sottolineare l'urgenza e l'importanza di procedere, non alla elaborazione immediata di tutti i piani particolareggiati, ma di quelli, intanto, che saranno ritenuti più urgenti. Dico, non di tutti i piani particolareggiati, perchè il piano particolareggiato ha una durata limitata nel tempo, una durata di dieci anni, nel corso dei quali deve essere realizzato, durata che, se fosse oltrepassata, farebbe perdere ogni valore al piano particolareggiato medesimo. D'altra parte il piano particolareggiato è un atto immediato e molto più completo di quanto non sia il piano generale, per cui al piano particolareggiato deve accompagnarsi il piano finanziario, ed un piano finanziario non generico, ma concreto, che renda possibile la immediata realizzazione. Aggiungo, che è evidente che, nella elaborazione dei piani particolareggiati, il Comune pensa di valersi della collaborazione dell'Istituto di urbanistica e dei professionisti cittadini che si occupano di queste questioni, i quali potranno contribuire egregiamente alla soluzione di questi problemi, nè è escluso che in certi casi si possa anche procedere a concorsi di carattere regionale o di carattere nazionale, af-

finchè vi siano i più larghi contributi e le più larghe collaborazioni. A questo proposito desidero anche richiamare l'attenzione del Consiglio sull'ultima norma tecnica per l'attuazione del piano regolatore, l'art. 26, che prevede la costituzione di una commissione urbanistica. Dice infatti l'articolo 26 delle norme tecniche per l'attuazione del piano: « Nella esecuzione del piano regolatore, la Direzione dei Servizi Tecnici del Comune sarà assistita da una commissione urbanistica consultiva, nominata dall'Amministrazione comunale, alla quale saranno sottoposti, per parere consultivo, i principali problemi di interesse urbanistico ed i vari « piani particolareggiati di attuazione del piano ».

Segue, poi, il punto 5°, che è del seguente tenore:

« 5°) Di riservarsi altresì — in sede di adozione dei piani particolareggiati — di deliberare le forme concrete di applicazione del criterio di costruire centri sufficienti di vita autonoma nei quartieri decentrati (come indicato nella relazione al cap. « Nuovi quartieri residenziali nelle zone di espansione »); fin qui il testo è rimasto quasi inalterato; adesso è stata aggiunta poi, la frase seguente: « e di sisternare le zone soggette al risanamento con criteri atti a decongestionare la vita del centro cittadino ».

I punti 6°, 7° ed 8° sono invariati:

« 6°) di rivolgere sin d'ora un pressante invito alle Amministrazioni interessate, e, in particolare al Ministero dei Trasporti, affinché si possa rapidamente procedere alla costruzione della strada Borgo Panigale-Casalecchio, essendo di estrema urgenza allontanare l'ingente traffico di transito, che ora è costretto a svolgersi nei tratti urbani delle vie Emilia e Porrettana;

« 7°) di decidere — nella medesima sede dell'adozione del piano particolareggiato — circa la costruzione di più ampie vie di arroccamento fra le radiali interne nelle zone soggette al risanamento;

« 8°) di riservare ad altro apposito provvedimento l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 18 della legge urbanistica 17 agosto 1952, n. 1150 ».

Ed ecco, ora, una nuova aggiunta:

« 9°) di approvare i criteri indicati dal Sindaco per indirizzare le attività direzionali cittadine nella zona gravitante intorno alle vie Mareoni, Amendola, Riva Reno, Lame ed alla Piazza dei Martiri »;

Seguono immutati i punti 10°) e 11°):

« 10°) di pubblicare nel suo testo integrale la relazione sul Piano Regolatore, e di dare ad essa la opportuna diffusione in ogni forma, particolarmente nelle parti 3ª e 4ª e nelle norme di attuazione, nonchè di porre a disposizione della cittadinanza il resoconto della di-

« scussione avvenuta sull'argomento nel Consiglio comunale ».

« 11°) di pregare la Giunta Provinciale Amministrativa di procedere, con opportuna e cortese rapidità, al controllo degli adempimenti previsti dalla legge da parte del Comune e della regolarità formale degli atti espletati, riservate le determinazioni che potranno essere adottate da parte degli organi tecnici, affinché si possa al più presto inviare tutti gli atti, eseguiti gli altri incombenti di legge, agli organi ministeriali, ai quali è devoluto l'esame di merito del Piano Regolatore generale, a norma degli artt. 8 e 10 della legge 17 agosto 1942, n. 1150 ».

Il Consigliere di Vistarino ha presentato, a questo testo un emendamento che si riferisce al punto 1° che segue la espressione « delibera ».

Il testo di tale emendamento è il seguente:

delibera

« 1°) di adottare a norma della legge 17 agosto 1942, n. 1150, il piano regolatore generale della città di Bologna, costituito dalle tavole e dagli elaborati di cui sopra, tranne le modifiche apportate nella zona di via Cantarana, nella circoscrizione del 1000 e nell'interno di essa, che dovranno essere punto per punto ristudiato ».

Come convenuto nella riunione precedente del Consiglio, noi dobbiamo ora procedere alla votazione e di questo emendamento e del progetto di delibera che è stato presentato. I consiglieri possono fare delle dichiarazioni di voto.

Consigliere TOFFOLETTO — Signor Sindaco, prima delle dichiarazioni di voto, c'è da discutere l'emendamento del consigliere di Vistarino e poi c'è un emendamento che vorremmo presentare noi.

SINDACO — Se vi sono consiglieri, oltre all'ingegner di Vistarino, che hanno degli emendamenti da presentare, sarebbe bene che li presentassero subito per iscritto.

Consigliere TOFFOLETTO — Se lei permette, lo illustriamo subito. Oppure si potrebbe anche attendere perchè in un certo senso, la sorte dell'emendamento del consigliere di Vistarino, interessa la presentazione del nostro, in quanto vi sono alcune parti che si sovrappongono. Allora si potrebbe, sempre in mozione d'ordine, discutere prima l'emendamento del consigliere di Vistarino e vedere quale sorte esso avrà nel Consiglio comunale, poi presentare il nostro. Comunque noi siamo a disposizione del signor Sindaco per la procedura che ci vorrà consigliare.

Consigliere di VISTARINO — In sede di votazione riprendiamo questa discussione come se dovessimo iniziarla oggi.

Non credo che tutti i vari interventi abbiano

modificato le opinioni dei Consiglieri, e perciò anch'io, come ebbi a dire il primo giorno quando approvai senz'altro la parte delle strade e la sistemazione urbanistica e feci delle riserve per la terza parte quella del centro cittadino, così oggi, in sede di votazione, ritorno su quanto ebbi a dire allora. Le critiche e le riserve che formulai di mia iniziativa, sono state poi confermate dagli interventi di alcuni colleghi della minoranza e in modo particolare dagli interventi dei consiglieri Crocioni, Bortolotti e Toffoletto i quali hanno espresso uguali riserve e hanno proposto delle soluzioni per il centro cittadino alle quali io non avevo pensato, ma che mostrano ancora una volta l'importanza del problema del centro e direi anche l'insufficienza delle soluzioni proposte dal piano regolatore. Infatti anche i consiglieri Crocioni, Bortolotti e Toffoletto hanno fatto delle proposte per diminuire l'afflusso al centro e per creare delle oasi in periferia, in qualche modo, insomma, per risolvere questo problema che, a mio parere, non può essere risolto con le soluzioni prospettate dal piano, le quali si limitano ad allargare delle strade, a danno dell'armonia del centro cittadino e senza con questo apportare nessun vantaggio. Perciò, le riserve che essi fecero diventano parte integrante delle riserve che ho fatto io e queste riserve sono anche avvalorate da un provvedimento preso recentemente dalla Sovrintendenza ai monumenti. Perchè, sebbene si dica nella delibera proposta che il Piano Regolatore è stato approvato alla unanimità dalla Commissione, sta di fatto che, successivamente, la Sovrintendenza ai monumenti ha posto un vincolo in uno dei punti sui quali anche molti di noi sono assolutamente dissenzienti. Il che mostra, quindi, che questa sistemazione non accoglie l'approvazione della Sovrintendenza ai Monumenti e dimostra soprattutto che bisogna ripensare a tutte queste soluzioni ed andare cauti nel proporre di demolire, se la Sovrintendenza ha di questi dubbi e in qualche modo viene a smentire ciò che è stato fatto in commissione. Anche molti consiglieri esprimono gli stessi dubbi, ed io fra questi, e perciò mi sembra che il ristabilire uno per uno questi punti del centro cittadino, sia un provvedimento di prudenza, sia un provvedimento sensato, che non ha nulla a che fare con il complesso del piano regolatore del quale noi possiamo approvare, come ebbi a dire già un'altra volta, le grandi linee per tutto ciò che riguarda le strade, per tutto ciò che riguarda l'urbanistica vera e propria, facendo invece delle riserve fondamentali per la parte centrale. Ciò non toglie nulla al progetto complessivo di allargare la città e di preparare il domani di Bologna, mentre evita tutte quelle opere di demolizione che, a nostro parere, sono imprudenti e che non servono ad una migliore circolazione stradale. Quindi il mio emendamento non è una negazione assoluta; è però un punto d'arresto, è un invito, anzi, più che un invito è un assoluto punto obbligato affinché tutto ciò che riguarda il centro cittadino ed anche quella parte che io,

impropriamente, per brevità chiamo di via Cantarana, sia esaminata in ogni particolare, punto per punto. Vi sono dei dubbi, vi sono delle riserve, dal lato urbanistico, dal lato artistico, che io credo debbano essere tenute nella massima considerazione, anche, come dico, in seguito al provvedimento della Sovrintendenza ai monumenti che, in qualche modo, infirma la frase secondo la quale, la commissione avrebbe approvato « all'unanimità » il Piano regolatore.

Sarà stato all'unanimità dei presenti; ma evidentemente vi deve essere stato qualche cosa che non ha funzionato, o qualche autorità superiore che non ha approvato questo piano. Perciò, dico, tenute presenti tutte queste considerazioni, io mi sono permesso di presentare questo emendamento, che chiedo sia messo in votazione perchè esso riguarda forse il punto più importante di tutto il Piano Regolatore. Come ebbi a dire la prima volta, facile è studiare delle strade, facile è trovare delle soluzioni urbanistiche laddove vi è aperta campagna, mentre molta prudenza occorre laddove vi sono già dei fabbricati e delle vecchie strade. Si è detto molte volte che il vecchio non è l'antico e che bisogna fare una separazione fra ciò che è vecchio e ciò che è antico; ma se i nostri predecessori avessero seguito lo stesso criterio, poco dell'antico rimarrebbe oggi perchè tutto il nostro antico è passato per la fase del vecchio. Quindi è troppo sbrigativo dire che ciò che è vecchio non vale e che soltanto l'antico va conservato.

Per questi motivi io chiedo che sia messo in votazione il mio emendamento e poichè il signor Sindaco non ha creduto di far sua nessuna delle osservazioni che io ho fatto, nell'approvarlo io intendo portare un voto di sfiducia verso l'intero piano regolatore perchè è evidente che questa parte è una parte essenziale del piano stesso. Anche se essa non sarà approvata dalla maggioranza, tuttavia chi invece lo approverà verrà con esso a mostrare sfiducia a tutto l'insieme, non per colpa dell'emendamento ma di chi non lo accetterà, perchè noi non abbiamo nessuna difficoltà ad approvare nel suo complesso il piano; però questa parte è per noi assolutamente di importanza essenziale. Chiedo quindi che sia messo in votazione l'emendamento, che io approverò, anche se questo volesse dire il rigetto di tutto il piano.

SINDACO — I consiglieri Toffoletto e Bacchi hanno presentato il seguente emendamento, al punto 1° del dispositivo:

« 1) di procedere alla pubblicazione del progetto del Piano Regolatore Generale della città di Bologna, nonchè delle tavole ed elaborati di cui sopra, mediante deposito del medesimo, del testo integrale della relazione sul piano, delle norme di attuazione e del resoconto della discussione avvenuta sull'argomento nel Consiglio comunale, e ponendo a disposizione della cittadinanza il progetto stesso e i suddetti atti integrativi a sensi e per gli effetti del-

« l'articolo 9 della legge 17 agosto 1942, numero 1150 ».

Debbo precisare, dopo esame del Regolamento, che la discussione è stata chiusa e che siamo in sede di dichiarazioni di voto, anche se noi dobbiamo votare su degli emendamenti.

Consigliere TOFFOLETTO — Il nostro Gruppo ha deliberato di presentare questo emendamento, perchè l'emendamento stesso è una conseguenza di tutta la discussione che è avvenuta in Consiglio comunale sulla quale, naturalmente, data la situazione del parlare in occasione di votazione, noi non facciamo più cenno.

Questo emendamento ha un significato collaterale, ma anche diverso a quello presentato dal Consigliere di Vistarino, perchè, mentre l'emendamento del consigliere di Vistarino accoglie, in gran parte, e quindi accede al concetto desiderato o presentato dalla Giunta, e cioè di dare a questo voto un significato di adozione del piano (vi accede per una gran parte di territorio comunale), fa solo una riserva radicale e assolutamente negativa sopra tutto ciò che riguarda la vecchia cerchia delle mura del mille. Perciò, sotto questo aspetto, l'emendamento di Vistarino è, per la parte che riguarda il centro antico della città, una opposizione al piano, per la restante parte comunale una adesione alla tesi della Giunta di considerare il risultato della votazione di questa sera come adozione del piano.

Il nostro emendamento, invece, mira ad evitare questo inconveniente, perchè noi conveniamo col consigliere di Vistarino quanto all'opportunità di rivedere la sistemazione urbanistica del vecchio centro cittadino, ma estendiamo la nostra volontà di profittare di quanto la legge consente per permettere alla cittadinanza di poter dire il suo parere prima che sia intervenuto un atto amministrativo che compromette ogni modifica reale. Vogliamo permettere alla cittadinanza di dire il suo parere dopo avere visto i documenti, non solo sul centro, ma su tutto il territorio comunale; e in questo senso non si tratta, accettando il nostro emendamento, nè di adottare e tanto meno di approvare questa sera nulla, ma semplicemente di non pregiudicare la situazione e, tanto meno, di compromettere la procedura. Cioè noi, col nostro emendamento, non ritardiamo niente. La legge procede nel modo previsto, i termini non vengono messi in pericolo; non c'è nessuna possibilità che si possa accusare la Democrazia Cristiana d'aver ritardato il fatto che Bologna abbia il suo piano regolatore generale. Nello stesso tempo, però, si evita l'inconveniente che questo possa avvenire senza che la più ampia disamina del piano sia fatta da tutti i cittadini e che tutti i cittadini possano intervenire per dare consigli, specialmente sopra quanto di contraddittorio e di controverso e di insolubile è emerso dalla discussione.

Pertanto, in questo senso, il nostro emendamento ci sembra rispondente alla legge, rispon-

dente alle più vaste e più sensibili esigenze di una sana democrazia, rispondente anche alle strette di termini nelle quali ci troviamo, e non pregiudicante per nulla neanche gli eventuali intenti della Giunta e della maggioranza, perchè, se questo piano dovrà, dopo questo esame, essere giudicato approvabile, lo potrà, essere senza nessun pregiudizio; qualora invece emergessero cose diverse, naturalmente sarà stato molto opportuno che col nostro emendamento si siano salvate altre possibilità, insperate, per il bene e la migliore sistemazione urbanistica della città.

Consigliere BELLETTINI — Tanto il consigliere di Vistarino quanto il consigliere Toffoletto hanno ritenuto opportuno di presentare due emendamenti alla deliberazione che ci è stata sottoposta dalla Giunta, i quali, più che emendamenti, tendono a sostituire integralmente tutta la parte deliberativa del partito di deliberazione e i quali anche, in sostanza, riportano al Consiglio alcune tesi che essi hanno sostenuto nel corso della discussione.

Il consigliere di Vistarino afferma che alla fine saremmo ritornati al principio della discussione. Questo è esatto, se si riferisce la considerazione al solo consigliere di Vistarino. Il consigliere di Vistarino, infatti, ribadisce una affermazione che già ebbe a fare all'inizio e alla quale non si è mai allontanato; ma il Consiglio ha discusso a lungo e non ha discusso inutilmente, come mostra di credere il consigliere liberale. Che non si sia di nuovo all'inizio della discussione lo dimostra proprio la deliberazione che ci è stata sottoposta, la quale è il risultato di una attenta analisi dei contributi che la discussione ha portato, e di questi contributi tiene conto accogliendo le proposte che sono state ritenute, almeno dalla maggioranza dei consiglieri, opportune, utili, obbiettive, nei confronti dello schema generale del piano regolatore.

Noi dichiariamo quindi che respingeremo l'emendamento di Vistarino, il quale, a nostro avviso, riflette una posizione esclusivamente particolare, e non interpreta in alcun modo la volontà del Consiglio. Anche se il consigliere di Vistarino ha richiamato alcuni colleghi di minoranza che avrebbero espresso e non so fino a che punto sia esatta l'interpretazione, le sue stesse opinioni, sarebbe molto facile per noi richiamare l'opinione di altrettanti consiglieri di minoranza, i quali hanno esposto opinioni molto diverse, anzi profondamente opposte a quella del consigliere di Vistarino. Dirò, anzi, che le posizioni più recise e più aperte in favore di un orientamento urbanistico contrario a quello sostenuto dal consigliere di Vistarino, sono proprio venute dalla minoranza. Non mancano quindi i suffragi fra la minoranza per sostenere tesi e posizioni che sono, a quanto pare, destinate a rimanere contrastanti.

Noi riteniamo invece che il partito di deliberazione presentato dalla Giunta costituisca il più ampio sforzo che poteva essere fatto per con-

ciliare le diverse tesi, laddove le proposte presentate hanno raccolto un'ampia maggioranza, e riflettono, effettivamente, non posizioni particolari e soggettive, ma esigenze che sono facilmente, obiettivamente riconoscibili come proprie di tutta la popolazione bolognese.

Il consigliere Toffoletto ha ripreso una tesi di carattere, direi, giuridico-amministrativo, in quanto attinente alla forma del partito di deliberazione, ed alle conseguenze giuridiche che da esso sarebbero per derivare. Questo problema è stato discusso la volta precedente e ad esso, tanto da parte nostra, quanto da parte della stessa minoranza, è stata data una soluzione ed una interpretazione diversa da quella del consigliere Toffoletto. Il consigliere Toffoletto ritiene, in sostanza, che la dizione del testo presentato dalla Giunta — il quale, fra l'altro, ripete la dizione delle deliberazioni validamente adottate dai consiglieri comunali che fin'ora hanno approvato il piano regolatore — possa impedire o possa pregiudicare, in ogni caso, la possibilità di intervento da parte della popolazione nel giudicare il piano e nel proporre su di esso altre osservazioni e proposte. Io credo che questa affermazione, ripetutamente fatta dal consigliere Toffoletto — e credo che debba essere detto chiaramente — sia destituita di ogni fondamento. Non vi è nessuna limitazione, nessuna preclusione, con la deliberazione di questa sera, alle possibilità di giudizio, di analisi, di valutazione, di intervento da parte di tutti i cittadini bolognesi che ritengono di dovere fare osservazioni al piano regolatore! La deliberazione riflette quella che è la procedura prevista dalla legge: non vi è nessuna innovazione da parte nostra, anzi si è fatta nostra l'esperienza di tutti i Comuni che sono passati attraverso le fasi in cui noi stiamo passando in questo momento! La legge stabilisce che, una volta deliberato e adottato il piano in questa fase iniziale, vi sono due mesi di tempo durante i quali, per i primi trenta giorni tutti possono prendere visione del piano regolatore in tutti i suoi dettagli ed in tutti i suoi elaborati e, nella fase successiva, sempre di trenta giorni, tutti possono presentare osservazioni, sulle quali il Consiglio comunale ha l'obbligo di discutere. Basta dire solo questo per capire che non vi è nessuna preclusione, che non vi è nessun tentativo di limitare l'intervento di chicchessia, quando questo appaia giustificato da ragioni veramente obiettive e serie. Pertanto io non mi soffermerò a considerare se la tesi del consigliere Toffoletto non costituisca un mero pretesto per dilazionare la discussione e per impedire l'approvazione del piano regolatore. Dirò soltanto che l'interpretazione data dal consigliere Toffoletto sulla forma e sulla sostanza di questa deliberazione, non ci sembra convincente. Quindi noi respingiamo anche l'emendamento del consigliere Toffoletto, e restiamo fermi nel nostro proposito di dare voto favorevole al partito di deliberazione, così com'è stato presentato dalla Giunta, il quale accoglie anche numerosi

emendamenti e proposte che provengono proprio dagli interventi della minoranza consiliare.

SINDACO — Vi è un emendamento proposto dal Consigliere Bortolotti, anche questo al punto primo del dispositivo. Si tratterebbe di adottare il progetto di piano regolatore « Salvo, per ciò che concerne la zona compresa fra le vie Marconi, Amendola, Saffi e la circoscrizione nel tratto nord-ovest, zona che dovrà essere ristudiata in vista della sua destinazione a futuro centro direzionale della città ».

Consigliere BORTOLOTTI — Io ringrazio anzitutto il signor Sindaco di avere, non solo accolto quelle mie osservazioni, ma anzi di averle fatte sue, nell'ordine del giorno che dice che sono le osservazioni del Sindaco. Le osservazioni del Sindaco siano le mie, ma però sono titubante di approvare così come è predisposto il partito di deliberazione, perchè il partito di deliberazione dice: « di adottare questo piano » con alcune raccomandazioni.

Ma la mia, fondamentalmente, non mi pare che sia una raccomandazione; non si tratta di fare un strada un po' più larga o un po' più stretta, ma si tratta di cambiare destinazione a un quartiere importante del vecchio nucleo urbano. Una parte che è certo un sesto, un settimo, dell'intero nucleo urbano dovrà, a mio avviso, e senza che io stia qui a ripetermi, essere ristudiato, perchè se si pensa, come io ritengo sia giusto, che lì dovrà svilupparsi la nuova Bologna, il reticolato delle strade, la loro ampiezza, quella delle piazze, la disposizione stessa delle strade dovrà essere sostanzialmente cambiata. Di questo quartiere la spina è la via Lame, che ne è la diagonale principale.

Ora, se la via delle Lame deve essere la spina di questa zona, dovrà essere indubbiamente studiata diversamente, come dovranno essere studiati diversamente i collegamenti con le strade fortunatamente abbastanza larghe che la circondano: la circoscrizione e la via Irnerio ed il suo proseguimento oltre piazza dei Martiri.

Per questo io ho presentato questo emendamento, ma il primo a non esserne convinto, ad essere titubante sono io, perchè non capisco come si possa adottare un piano quando una parte direi essenziale deve essere poi sostanzialmente modificata.

Per questo io mi ero permesso, non per fare dell'ostruzionismo, che non è nel mio costume e neanche nei miei sentimenti, ma semplicemente per facilitare una approvazione che potesse divenire una approvazione definitiva, di consigliare di rimandare il piano alla commissione consultiva perchè lo modificasse e dopo poteva essere approvato, ed io sarei stato ben lieto di approvarlo integralmente.

Sotto questa forma, con una approvazione parziale, il primo a non vedere come questo si possa verificare sono io; d'altra parte, debbo dichiarare che io posso approvarlo solo se questa direttiva, che mi pare poi una direttiva logica,

una direttiva che tiene conto del futuro sviluppo della città, una direttiva che soprattutto ha fiducia nello sviluppo della città venga accolta. Per questo mi sono permesso di presentare questo emendamento e lo raccomando all'attenzione del signor Sindaco e dei colleghi di maggioranza e di minoranza, perchè non è una raccomandazione o una interruzione che io faccio a scopo ostruzionistico; tutt'altro: lo faccio, perchè sono profondamente convinto che sia nell'interesse della città che in questo punto il piano venga modificato.

Consigliere CROCIONI — Noi abbiamo seguito con attenzione l'elaborazione del partito di deliberazione che la Giunta propone al Consiglio e abbiamo, con soddisfazione, notato che alcuni punti, del tutto marginali, fra quelli da noi proposti nel corso della discussione, sono stati accolti, come, ad esempio, quello dell'allargamento del piazzale della Stazione, come l'emendamento all'art. 5 delle norme di attuazione che si riferisce alla possibilità di evitare un eccessivo addensamento del traffico nelle zone finali di alcune strade cosiddette di penetrazione, ma, nel complesso, non riteniamo che abbia soddisfatto le fondamentali esigenze che noi avevamo esposto nel corso della discussione. Queste esigenze le vediamo invece riflesse nell'ordine del giorno di Vistarino, perchè noi riteniamo, sostanzialmente, che in esso sia la eco precisa delle preoccupazioni che noi abbiamo rivelato nel corso della discussione. Abbiamo cioè ritenuto, in sostanza, che la soluzione che viene data al centro cittadino, in tutti i suoi aspetti che noi riandiamo in questo momento, abbia il significato, forse, di tentare di risolvere, per un momento molto breve della vita del piano, il problema fondamentale che è quello del traffico nell'ambito della città, ma che, però, questo stato di cose che verrebbe creato dal piano regolatore così com'è proposto dalla Giunta, sarebbe immediatamente superato in un brevissimo volgere di tempo. E, siccome queste modifiche che apporta il piano regolatore incidono fondamentalmente su alcune zone che noi riteniamo di interesse veramente capitale per la vita della nostra città, sotto vari aspetti, noi non ci sentiamo di approvare le modifiche apportate dal piano regolatore.

Sentiamo cioè fino da adesso, in un certo senso, la responsabilità che ci verrebbe da qui a quattro, cinque, sei, dieci anni, nel momento in cui, operate queste demolizioni, questi tagli e queste aperture, dovremmo constatare, secondo la nostra previsione, che il problema non sarebbe stato affatto risolto, ma anzi in un certo senso, sarebbe stato aggravato.

Proporremmo una modifica del tutto formale all'emendamento di Vistarino, che noi pensiamo il collega possa accettare, là dove si tratta di identificare quella strada che, partendo dal piazzale di Porta Maggiore arriva alla piazza Aldrovandi, strada che noi abbiamo criticato anche nei primi nostri interventi, e che, nella sostanza,

vediamo criticata nell'ordine del giorno di Vistarino ma con il nome di « via Cantarana » che non corrisponde più neppure toponomasticamente alla situazione.

Proporremmo cioè che si dicesse: « per la zona che riguarda la progettata via che dalla piazza di Porta Maggiore porta alla Piazza Aldrovandi ». Ma, nel suo complesso, noi siamo nell'ordine di idee di dare la nostra approvazione all'emendamento proposto dal consigliere di Vistarino. Con la stessa schiettezza, con la stessa precisione con cui abbiamo enunciato questa nostra proposizione, noi dobbiamo invece respingere e dichiarare francamente di non poter aderire all'emendamento presentato dal consigliere Toffoletto a proposito dell'entrata in vigore del piano. Riteniamo che questo ordine di idee sul quale si muovono i colleghi democristiani sia largamente superato da una precisa disposizione di legge, ed è quella contenuta nella legge 3 novembre 1952, n. 1902 che, stabilendo che il Comune può fino dal momento in cui viene fatta la deliberazione che noi prendiamo questa sera, negare i permessi di costruzione, afferma evidentemente che il momento dell'approvazione del piano da parte del Consiglio comunale è quello della giornata che coincide con la seduta di questa sera.

Evidentemente se il piano non avesse una sua efficacia immediata fino da oggi, il Comune non sarebbe intitolato, in virtù di una legge, a negare dei permessi di costruzione che contrastino col piano regolatore. Questa disposizione di legge non è venuta a caso, ed io penso che i colleghi democristiani non abbiano sufficientemente meditato questo punto. Non è venuta a caso, essa tende a risolvere un fondamentale problema in materia di approvazione dei piani regolatori. Evidentemente, se si desse campo, per altri sessanta giorni, a discussioni sul piano e solo allora e anche al di là dei sessanta giorni si avesse la vera approvazione da parte del Consiglio comunale, si aprirebbe il campo alla più sfrenata speculazione, perchè tutti quanti, approfittando della conoscenza pubblica che si ha del piano, potrebbero orientarsi su di esso e in questo modo ottenere degli enormi vantaggi, con un aggravio, direi, assolutamente inaffrontabile a carico e da parte del Comune.

Perciò noi non possiamo assolutamente aderire a questo emendamento che viene proposto dal consigliere Toffoletto e dichiariamo di non potere dare il nostro voto a questa proposta.

Rimarrebbe da dire sull'emendamento proposto dal consigliere Bortolotti. Noi abbiamo sostanzialmente accettato le indicazioni del consigliere Bortolotti, in modo particolare perchè queste indicazioni giovavano, secondo noi, ad apportare un contributo al tentativo di risoluzione al problema del decongestionamento del centro cittadino, che è un problema che ci ha tenuti veramente preoccupati e ci tiene tutt'ora preoccupati.

Perciò se l'emendamento del consigliere Bortolotti fosse stato posto, e se sarà posto, con di-

chiarazioni successive, supponiamo, come una specie di integrazione di quell'emendamento al quale noi abbiamo dichiarato di dare la nostra adesione, noi potremmo, con tutta simpatia, prenderlo in considerazione. Se invece si pone quasi in antitesi a quel problema che noi abbiamo ritenuto fondamentale e in virtù del quale esprimiamo il nostro atteggiamento, noi non sappiamo se potremo dare anche a questo emendamento la nostra approvazione.

Questi sono, sostanzialmente, i concetti sui quali ci muoviamo nello scorcio della chiusura della discussione sul piano regolatore e ai quali riteniamo di essere fedeli quando il progetto medesimo sarà messo in votazione.

Consigliere MARTINUZZI — Siamo giunti alla fine dell'esame di questo progetto di deliberazione e avevamo raccolto una certa convergenza di intesa su alcuni punti, poi, attraverso le proposte di emendamento, si fa un salto indietro.

L'atteggiamento del consigliere ingegnere di Vistarino è questo: « io sono d'accordo nell'accettare il progetto di piano regolatore che ci è stato proposto, per tutto ciò che concerne la grande rete viaria esterna e per quanto concerne la soluzione urbanistica di ampliamento della città, però non posso approvare le soluzioni che sono state previste per il centro cittadino. Qual'è la conseguenza? Che siccome la proposta delibera contempla l'approvazione del piano nel suo complesso, negando approvazione alle soluzioni centrali, io debbo negare la mia approvazione a tutto il piano. E ha adottato la formula: « il che significa sfiducia all'intero piano ». Ora, io penso che a questo atteggiamento si potrebbe porre un rimedio suddividendo la delibera nei vari punti sottoposti ad approvazione. Così là dove dice: « delibera di adottare, a norma di legge, eccetera, eccetera, il progetto di piano regolatore della città di Bologna costituito, eccetera », si potrebbe dire: 1) per quanto concerne la soluzione urbanistica al di fuori del nucleo centrale cittadino », poi: 2) « delibera di adottare il piano regolatore per quanto concerne il centro cittadino delimitato dalle dodici mura », in maniera che, posta in deliberazione per divisione questa proposta, il consigliere di Vistarino non possa rifiutare tutto il piano, ma accetti — se concorda — la prima parte ed eventualmente voti contro la seconda parte. Perchè il fatto di perdere il consenso di un consigliere su tutto quanto riguarda il piano regolatore solo perchè non gli garba la soluzione di via Cantarana o di qualche altro punto del centro cittadino, mi sembra veramente sproporzionato al motivo del dissenso. Infatti, a cagione del dissenso sull'allargamento della via Giuseppe Petroni, o nella costruzione di quella nuova via — Piazza di Porta Maggiore — Piazza Aldrovandi — dire che tutto il piano non va, mi sembra veramente eccessivo. Sicchè votando per divisione, una volta impostata la delibera su questi due punti, penso che si potrebbe ugualmente

conseguire lo scopo di porre in deliberazione l'adozione del piano, e consentire a quei consiglieri che dissentono in alcuni particolari, di far salvo il loro dissenso. Questo, a mio avviso, potrebbe essere utile, perchè assorbirebbe anche quelle riserve che il consigliere ingegner Bortolotti ha fatto riguardo al centro direzionale.

Per quanto riguarda le osservazioni e l'emendamento proposto dal consigliere Toffoletto, io ritengo che non si possa adottare, cioè, se sarà posto in votazione, io dichiaro che voterò contro per questo motivo: perchè si propone una procedura contraria, nettamente contraria a quella prevista dalla legge. La legge dice: « Il Consiglio comunale deve, entro un determinato tempo, far compilare il progetto del piano regolatore ». Siamo d'accordo che, mancando il regolamento, non è, per esempio, precisato se, compilato il progetto, lo si deve spedire subito al Ministero, oppure se deve andare al Ministero dopo raccolte e deliberate le osservazioni dei cittadini interessati. La logica, a mio avviso, consiglierebbe di mandare al Ministero un progetto completo, considerato definitivo da parte del Comune, viceversa, mentre nel terzo o quarto comma dell'art. 8 si parla di compilazione di progetto da trasmettere al Ministero, nel successivo art. 9 si parla di quella remora, di quella sosta per sessanta giorni presso la sede comunale, acciocchè tutti i cittadini possano fare le loro osservazioni. Ora, se noi, approvando, in ipotesi, la proposta Toffoletto, non deliberassimo l'adozione del progetto di piano regolatore, noi non faremmo niente e quindi nemmeno potremmo esibire alcunchè al pubblico, perchè il pubblico, per legge — e mi pare che l'abbia già rilevato il consigliere Crocioni — deve esaminarlo e proporre le sue eventuali osservazioni non già su un qualche cosa di informale che ancora non ha avuto la nostra sanzione, ma invece deve fare le sue osservazioni proprio su di un progetto che il Consiglio comunale ha approvato.

Quindi non mi pare che sia consentito di anticipare la pubblicazione, che - invece per legge - deve seguire alla adozione o compilazione del progetto. I motivi di opportunità economica e antispeculativa li ha già accennati il consigliere Crocioni, ma io mi appello soltanto a dei motivi strettamente giuridici, e cioè l'iter di questa pratica quale è fissato nella legge: si comincia con questo, si deve fare quest'altro passo, e infine si chiede con un ultimo atto procedurale. E' questa la strada e non possiamo crearne una a hoc e capovolgere la situazione, per cui i cittadini sarebbero chiamati prima a esprimere il loro parere, poi noi dovremmo deliberare e adottare quindi il piano per poi, necessariamente, tornare a portarlo in pubblicazione, in ostensione ai cittadini, i quali avrebbero il diritto di fare nuove osservazioni.

Questa procedura non è contemplata dalla legge, come tale, a mio avviso, deve essere respinta.

Per quanto riguarda, infine, l'emendamento proposto dal consigliere ing. Bortolotti, mi rendo conto della preoccupazione che ne sta alla base,

ma non posso accettare le conseguenze. L'ing. Bortolotti dice: data la specifica funzione che viene demandata a questo importante settore della pianta cittadina, è necessario che il piano regolatore sia ristudiato. Non condivido l'idea di rilanciare lo studio del piano regolatore perchè la soluzione delle questioni connesse alla destinazione di un sia pur largo settore della città è demandata proprio ai piani particolareggiati.

Perchè se si è d'accordo che il piano regolatore è di larga massima, mentre la soluzione, in concreto, di determinati settori più ristretti dovrà essere oggetto di piani particolareggiati, non mi sembra che sia compromesso niente se viene approvato un progetto di piano regolatore che prevede, in una certa zona, un centro direzionale perchè la destinazione di quel settore non può infirmare il progetto di piano regolatore, in quanto non credo che, siccome questo sarà centro direzionale, si faranno le fondamenta per aria e i tetti per terra, si tratterà di prevedere la costruzione di edifici: saranno edifici più o meno alti, con più o meno vani, che faranno luogo a strade più o meno larghe, più o meno strette, ma questa è materia di piano particolareggiato, non è materia di piano regolatore. Il piano regolatore stabilisce, di massima, quelli che sono gli allineamenti delle strade principali e le varie soluzioni di carattere generale, ma non penso che debba anche stabilire se quel determinato immobile debba avere tanti piani, o tante finestre, o tante porte ... Ora, invece, l'attività direzionale esige proprio questo: che ci siano degli edifici a carattere funzionale e questa funzionalità dei singoli edifici mi pare che possa essere studiata - e molto più opportunamente - in sede di piano particolareggiato.

In definitiva, prendendo atto che molte delle osservazioni fatte dalla minoranza sono state fatte proprio dalla Giunta e dal Sindaco che la ha appunto trasfusa in questo progetto di delibera, io penso che sia necessario, appunto perchè siano bene fissati i consensi sull'uno o sull'altro punto, dividere la parte dispositiva della delibera nei due grandi settori che hanno formato oggetto di critica, cioè la prima parte relativa alle grandi vie di comunicazione con le soluzioni urbanistiche al di fuori del nucleo centrale cittadino e la seconda parte, relativa alla soluzione prevista per il centro compreso entro il perimetro delle dodici mura, in modo che, se siamo d'accordo su tutta la grande sistemazione della prima parte su di essa possono convergere i consensi di tutti, mentre chi dissente sulla sistemazione della seconda parte non sia costretto, per far salvo il proprio dissenso, a dover negare il suo voto a tutto il piano regolatore nel suo complesso, e quindi a respingere ciò che sostanzialmente approva.

Consigliere CORRIAS — Il collega Martinuzzi crede davvero che gli emendamenti che sono stati proposti, siano stati proposti per la via Cantarana quello di di Vistarino, e per « spirito di democrazia » quello del dottor Toffoletto? Non

si è accorto, che questi emendamenti sono, invece, delle bombe contro il piano?

SINDACO — Di carta, di carta!

Consigliere CORRIAS — Spero almeno! ... perchè penso che la maggioranza dei consiglieri, ragionando sulle richieste, vorrà respingerle. Ma se anche questa mia visione pessimistica sugli emendamenti non fosse esatta, e indubbia una cosa: che questi emendamenti sono stati proposti senza tenere assolutamente presente quello che è un piano regolatore e quelli che sono i diritti che conseguono, le facoltà che derivano, dalla adozione di un piano regolatore. Se si fosse tenuta presente la natura giuridica dei piani regolatori e le conseguenze giuridiche che si creano e sorgono immediatamente con la adozione del piano stesso, queste proposte non si sarebbero fatte.

Vediamo la prima. Dice il consigliere Toffoletto: noi dobbiamo modificare la delibera, dobbiamo solo decidere di depositarla e di pubblicarla.

E' chiaro che noi non possiamo deliberare solamente il deposito e la pubblicazione del piano. Col solo deposito e la sola pubblicazione, noi non faremmo quell'atto di manifestazione di volontà, che è necessario fare affinché le disposizioni della legge possano ritenersi osservate.

Ma se noi non facciamo questa manifestazione di volontà - tra l'altro, e ad esempio - i cittadini, non potrebbero neppure ricorrere. Contro che cosa ricorrerebbero, infatti?

Consigliere CROCIONI — Non ricorrono, devono osservare!

Consigliere CORRIAS — « Ricorrere » ed « osservare » trattasi sempre di un diritto del cittadino. Il suo diritto, decorso il termine di trenta giorni, non l'ha più, viene a mancare. Ma c'è un momento in cui sorge questo diritto e c'è un momento in cui si estingue.

Ma quando sorge e quando si estingue? Qual è il termine di riferimento per il sorgere e per l'estinguersi? Il termine, è l'atto di manifestazione di volontà fatto dal Consiglio comunale. Se manca questo atto di manifestazione di volontà, non può decorrere alcun termine. Sicchè noi depositeremo questo bel piano regolatore, per poi sentirci dire: voi non avete osservato le formalità di legge. E allora la bomba non sarebbe più di carta, sarebbe una bomba efficientissima ed efficacissima, perchè il cittadino non potrebbe ricorrere contro un provvedimento che non è stato preso. Volete una riprova che tutta la tecnica amministrativa è basata su questo punto? Quando siamo stati eletti consiglieri comunali, noi, cosa abbiamo fatto? Abbiamo riconosciuto, noi stessi, la validità delle nomine; ci siamo insediati e abbiamo convalidato le elezioni. I cittadini avevano la facoltà di ricorrere. Se noi non avessimo convalidato la nomina dei consiglieri, contro cosa

avrebbero potuto ricorrere? Quindi credo che non si possa dubitare, perchè si possono avere delle conseguenze giuridiche, che ci debba essere da parte del Consiglio comunale, una precisa e concreta manifestazione di volontà che dichiararsi di volere adottare questo piano regolatore.

Quanto alla proposta del consigliere di Vistarino e, in sostanza, anche a quella dell'ingegnere Bertolotti, che dicono: « Noi approviamo il piano pro forma e poi ci riserviamo di rifarlo ». Basta enunciare questa richiesta per vedere come non sia possibile neanche discutere: noi dobbiamo mandare al Ministero, agli organi superiori, un piano approvato, per quanto generale, approvato nelle direttive.

Consigliere BORTOLOTTI — E' un piano da prendere o lasciare, allora.

Consigliere CORRIAS — No, il piano generale indica delle linee direttive, indica dei criteri generali, ma questi devono essere adottati in modo preciso e deciso. Non si tratta di prendere o lasciare: la discussione che abbiamo fatto nei giorni scorsi è stata molto lunga, è stata molto dettagliata, è stata molto particolareggiata, perchè abbiamo dimenticato l'avvertimento che il signor Sindaco ha fatto sul principio: « Ricordate che qui si discute un piano generale, perciò è inutile andare a discutere se una strada deve essere larga tre metri in più o due metri in meno, è inutile dire se si deve tagliare un angolo di tanti gradi piuttosto che di tanti altri, perchè tutto questo attiene a questioni che si discuteranno in sede di piani particolareggiati. Qui non si tratta altro che di stabilire delle direttive generali, delle linee generali ed è perciò che si chiama generale il piano ».

Ora, come si fa a dire: « Approviamo questo piano stasera, però ci riserviamo di rifarlo in seguito », e poi dovremmo mandare questa bella delibera ai superiori organi competenti, i quali ci direbbero: Voi non avete approvato niente, perchè quando voi approvate un piano con la riserva di rifarlo, evidentemente non avete approvato niente.

Sicché tutte e due le proposte mirano a intaccare alle fondamenta quella che è la regolarità della procedura per l'approvazione del piano, e pertanto credo che non ci possa essere dubbio che i consiglieri che invece lo vogliono adottare, debbano respingere tutti gli emendamenti che sono stati fin'ora presentati.

Consigliere BIGNARDI — Circa l'emendamento Toffoletto, francamente debbo dire che esso mi pare superfluo, non perchè io condivida le ragioni esposte dall'amico Crocioni e dall'amico Martinuzzi, ma proprio perchè sono convinto della sostanziale bontà delle ragioni esposte da Toffoletto. Quando noi questa sera adottiamo il piano regolatore, in sostanza non diamo che una prima approvazione, o una approvazione provvisoria. I cittadini hanno fa-

coltà, non di presentare ricorsi, come diceva il collega Corrias, ma di presentare osservazioni al piano regolatore generale da noi provvisoriamente approvato o disapprovato. Sulla base di queste eventuali — perchè potrebbero anche non esserci — osservazioni dei cittadini, si riapre, a mio modo di vedere, cioè a modo di vedere di uno che può anche sbagliare, sulla base — dicevo — di queste eventuali osservazioni dei cittadini, si riapre in Consiglio comunale la discussione sul piano regolatore per attendere o disattendere queste osservazioni ed eventualmente....

Consigliere CROCIONI — Il piano regolatore....

Consigliere BIGNARDI — Mi lasci finire, caro Crocioni!

.... ed eventualmente, qualora si riconoscesse una base obiettiva di veridicità a queste osservazioni, per modificare quel piano regolatore che provvisoriamente si era già approvato.

D'accordissimo con quello che osservava l'amico Crocioni che, in ipotesi, se nessuna osservazione da nessuna parte venisse fatta, automaticamente quella che è una approvazione provvisoria data questa sera, diventerebbe approvazione definitiva. In ultima analisi, noi ci troviamo di fronte ad una procedura di approvazione che si svolge, a mio modo di vedere, in due tempi: approvazione provvisoria — quella che la legge chiama, se non sbaglio, non adozione, ma compilazione (e questa ha luogo questa sera) fra sessanta giorni, o fra quel periodo che sarà, arriveremo alla definitiva approvazione del piano. Sotto questo profilo, a me pare che l'emendamento proposto dall'amico Toffoletto è, se non sbaglio, anche da altri colleghi del Gruppo democristiano, sia un emendamento superfluo e vorrei avere una dichiarazione su questo punto da parte dell'onorevole Sindaco, a guisa di interpretazione autentica, per così dire. Perchè quando si parla di « adozione » nel partito di deliberazione, non si parla altro che di « adottare » quel determinato elaborato o compilazione o quello che sia, cioè non si fa altro che attuare il primo tempo, la prima fase dell'approvazione del piano regolatore.

Sotto questo profilo, a mio modo di vedere, è del tutto fuor di luogo l'osservazione che faceva Crocioni, quando diceva: « Non si può dar campo alla speculazione » o cose del genere, perchè è evidente che la legge 3 novembre 1952 toglie, consentendo al Sindaco di prendere determinati provvedimenti immediati, toglie il pericolo di ogni intervento speculativo o cose del genere.

Consigliere CROCIONI — Il piano ha effetto soltanto se

Consigliere BIGNARDI — Ma sono d'accordissimo, è quello che sto dicendo, scusa.

Quando all'emendamento Bertolotti, a me

pare che l'emendamento Bortolotti, che ha una base di ragionevolezza potrebbe benissimo trovare posto fra le raccomandazioni che impegnano la Giunta in una determinata relazione. Io non so se il collega Bortolotti vorrà accettare l'inclusione del suo emendamento a quel piano in questa maniera, in quanto dipende dal peso che egli intende dare a questo suo emendamento. Obiettivamente, a me pare che l'ordine di idee da egli enunciato possa benissimo essere attuato in sede di piani particolareggiati; a me pare che, forse, più che incidere su quello che è il piano regolatore generale, come indubbiamente vi incide la riserva proposta dall'amico di Vistarino nel suo emendamento, l'emendamento dell'ingegnere Bortolotti forse è più materia di piani particolareggiati che non di piano regolatore generale.

Comunque, personalmente, dichiaro di trovare fondato il concetto esposto dall'ingegnere Bortolotti; esprimo qualche dubbio circa l'opportunità di includerlo come punto specifico del partito di deliberazione, o non invece includerlo come raccomandazione che la Giunta dichiara di accettare.

Naturalmente dichiaro poi di essere completamente favorevole all'emendamento proposto dall'ingegnere di Vistarino che mi sembra, oltretutto, un emendamento che vorrei definire saggio e modesto.

In sostanza, non è un emendamento che vi spinge in blocco determinate soluzioni che il piano regolatore propone per il centro della città, e, se debbo dare una mia interpretazione, che varrà come interpretazione personale, per quello che riguarda il centro della città, trovo delle soluzioni accettabili e trovo delle soluzioni, invece, che mi lasciano in dubbio: perciò ritengo meriti che la materia vada ristudiata e vada approfondita. Ora, proprio questo è il significato di questo emendamento: quello di segnalare determinate soluzioni che non possono non suscitare precise perplessità nei consiglieri e nella cittadinanza e di richiedere che, respingendo le soluzioni oggi proposte, si rimediti e si ripensi alle soluzioni urbanistiche che meglio possono rispondere per determinati settori del nostro centro cittadino.

Concludendo, io desidererei e pregherei l'onorevole Sindaco di voler dare una sua interpretazione circa il significato della parola adozione, poichè se, come io ritengo, questa interpretazione sarà tranquillante e rispecchierà sostanzialmente l'interpretazione della legge che davo iniziando questa mia dichiarazione di voto, io credo che l'amico Toffoletto potrà associarsi a me nel ritenere che l'interpretazione data dal Sindaco rende superfluo il suo emendamento. Almeno, per quanto riguarda — la mia posizione personale — non voglio ipotecare l'atteggiamento di Toffoletto — io ritengo che una interpretazione del Sindaco potrebbe appianare ogni possibilità di dissenso sul punto dell'approvazione del piano regolatore in due tempi.

Consigliere CORRIAS — L'ha spiegata quattro volte!

Consigliere BIGNARDI — Evidentemente non l'aveva spiegata in maniera tanto chiara che lei, Corrias, potesse poi rispiegarmelo altrettanto bene, perchè ha proposto una interpretazione che è del tutto lontana da quella che, secondo lei, dovrei avere imparato dal Sindaco. Comunque, io chiederei e pregherei il Sindaco di darci una sua interpretazione autentica, poichè io ritengo che questa interpretazione autentica, potrebbe semplificare la votazione. Solo se l'interpretazione del Sindaco non rispondesse a quello che, secondo il sottoscritto, è la reale dizione della legge, io ritengo che, in questo caso, si dovrebbe votare specificatamente o lo emendamento Toffoletto o quel qualunque altro emendamento che ribadisse i concetti che esprimevo iniziando.

SINDACO — Dichiaro che approverò il partito di deliberazione che è stato proposto al voto del Consiglio comunale.

Presento anch'io alcuni emendamenti. Propongo di aggiungere quanto segue al punto 1° che dice: « adottare a norma della legge 17-8-1942, n. 1150 il progetto di piano regolatore generale della città di Bologna. A questo punto propongo di inserire il seguente emendamento: « per quanto si riferisce agli oggetti seguenti: A) rete generale della viabilità principale; B) zone di espansione della città e regolamentazione dell'espansione medesima; C) sistemazione urbanistica e viaria della parte centrale della città entro il perimetro della circoscrizione; D) sistemazione della zona delle vie Marconi, Amendola, Riva Reno, Lame e della Piazza dei Martiri; E) quant'altro previsto dal progetto di piano regolatore generale costituito dalle tavole e dagli elaborati di cui sopra, autorizzandone il deposito presso la Segreteria comunale, a norma dell'art. 9 della suddetta legge, apportandovi le seguenti modificazioni riportate sugli elaborati e sulle tavole ». E qui continuerebbe poi come era già stabilito precedentemente.

Al punto 9 che suona così: « Di approvare i criteri indicati dal Sindaco per indirizzare le attività direzionali cittadine nella zona gravitante intorno alle vie Marconi, Amendola, Riva Reno, Lame e Piazza dei Martiri », aggiungere: « riservando eventuali precisazioni ad un piano particolareggiato ».

Per quanto riguarda l'art. 10, invece di dire: « di pubblicare nel suo testo integrale la relazione, eccetera » dire: « di dare pubblicità nel suo testo integrale alla relazione, eccetera ».

Il punto 10 della delibera proposta è una cosa assolutamente diversa e distinta da quello che è stato proposto nella formulazione dell'emendamento Toffoletto. Il punto 10 proposto al voto del Consiglio, non si riferisce alla pubblicazione ufficiale, cioè al deposito di una sola copia di tutti gli elaborati e dei documenti presso

la Segreteria del Comune; si riferisce invece alla pubblicazione nel senso comunemente inteso, cioè alla stampa di centinaia o migliaia di copie della relazione e di quant'altro si riterrà opportuno concernente il piano regolatore, distribuendole fra i cittadini. Con questo punto 10 si è voluto raccogliere una proposta del consigliere Bortolotti il quale diceva che i cittadini dovevano essere informati, e noi abbiamo pensato che il miglior modo di rispondere a tale opportunità era di stampare un certo numero di copie di questi atti e di distribuirle o di tenerle a disposizione di chiunque le domandasse per poterle poi consultare a suo comodo fuori dalla sede del Comune.

Darò voto contrario agli altri emendamenti presentati, all'emendamento del consigliere di Vistarino, che ha presentato un testo molto diverso da quello che aveva annunciato nella seduta dell'altro ieri. Egli aveva infatti annunciato un testo consistente in tre punti: viabilità generale, sistemazione urbanistica generale, problema del centro, cittadino. E aveva aggiunto: «Io approverò due di questi tre punti. Sulla questione del centro voterò contro». Questa sera, nella riunione della commissione, ci ha presentato — per brevità — ha detto, il testo che è ora sottoposto al Consiglio. Quel testo è diventato una cosa che serve a votare contro tutto. Naturalmente ogni consigliere ha diritto di votare come vuole, ma ogni altro consigliere ha diritto di rilevare le eventuali diversità fra l'atteggiamento di ieri e quello di oggi.

Consigliere di VISTARINO — Il testo era fatto fin dall'altro giorno...

SINDACO — Ecco perchè io penso sia stata opportuna la proposta presentata da un consigliere, e che io ho cercato di tradurre in formule, di far sì che si possa votare per divisione su questi punti, così sarà più chiaro come voteranno i diversi consiglieri... Non voglio rinnovare qui, in sede conclusiva, la discussione che è stata fatta, ma parlare di una sola questione. Il consigliere di Vistarino oggi mi ha dato atto che le parole che egli ha pronunciato nella seduta precedente sono state raccolte da un giornale in un modo che non è completamente esatto.. Questo è avvenuto durante una discussione che si è prolungata fino a tarda ora e non voglio fare una polemica con quel giornale. Effettivamente il consigliere di Vistarino non ha detto che io non avevo dato a lui nessuna risposta, bensì che io non avevo accolto nessuna delle sue proposte, il che è vero, avendo risposto con argomenti che il consigliere di Vistarino non ha accettato, come era suo diritto.

Questo per la cronaca.

Non riprendiamo quindi la discussione; la discussione sulla cerchia dei mille e sugli argomenti noi l'abbiamo già fatta e credo che sia giunto il momento di votare.

L'emendamento del consigliere Toffoletto è effettivamente grave, perchè ci propone sostanzialmente di non decidere nulla. Se noi accettassimo questo emendamento, crederemmo di avere deliberato intorno al piano regolatore, mentre invece non avremmo deliberato nulla e il piano regolatore non esisterebbe. Questo sarebbe il risultato di tredici riunioni nelle quali noi abbiamo discusso la questione, a partire dal novembre dell'anno scorso. Evidentemente una proposta di questo genere non può essere accolta.

Si dice: «procedere alla pubblicazione del progetto, mediante deposito del medesimo, eccetera, eccetera». Noi depositeremo una cosa che giuridicamente non sarebbe stata compilata, perchè se il Consiglio non l'adotta significa che il Consiglio non ha compilato il piano regolatore. È tanto vero questo, che l'interpretazione della legge noi l'abbiamo in una circolare del Ministro, che ho citato l'altra sera. Perchè noi dovremmo credere che l'interpretazione autentica della legge sia quella del Consigliere Toffoletto e non quella del Ministro? Questo, non perchè il consigliere Toffoletto non possa avere delle opinioni di alto valore e molto rispettabili, ma perchè è evidente che in sede ministeriale la questione può essere stata esaminata molto più a fondo, domandando pareri a persone e ad organi che hanno per funzione di esaminare questi problemi; io suppongo che sia stato chiesto anche il parere del Consiglio di Stato, prima di indicare in questa circolare che cosa si deve intendere per compilazione di un progetto di piano regolatore. Nella circolare a stampa del Ministero dei Lavori Pubblici, alla pagina 10, si legge: «(Capitolo 3°, procedura)». Il progetto di piano regolatore generale deve essere adottato dal Comune con apposita delibera consiliare da sottoporre all'approvazione della Giunta Provinciale Amministrativa». È evidente che se non seguiamo questa procedura il Ministero dei Lavori Pubblici non prenderà nemmeno in considerazione il nostro piano, perchè ci dirà: «Voi non avete seguito la strada che noi abbiamo indicato per conseguenza voi non avete adottato nessun piano regolatore. Dobbiamo conseguentemente guardarci dal creare una situazione nella quale noi ci illuderemmo di aver adottato il piano, mentre in realtà non l'avremmo adottato, e quindi ci troveremmo in una situazione per la quale la decisiva clausola di salvaguardia della legge del 1952 non agirebbe più, ed allora il nostro piano sarebbe destinato a saltare in aria. Questo forse potrebbe far piacere a qualcuno, ma non credo che faccia piacere al Consiglio comunale. Non ritengo sia giusto procedere in modo per il quale un atto così importante come il piano regolatore possa correre il rischio, secondo me anzi la certezza di essere dichiarato ufficialmente inesistente.

Nella delibera proposta si dice che il Consiglio comunale, dopo aver adottato il progetto di piano regolatore, deve depositarlo negli uffici comunali per il periodo previsto dalla legge, ecc. ecc.. Quindi il deposito è successivo all'adozione e non può essere diversamente. Per queste ragioni, credo che l'emendamento propo-

sto dal consigliere Toffoletto non possa essere accolto. Prendo atto, però, molto volentieri che i consiglieri Toffoletto e Bacchi e, suppongo, i loro colleghi di Gruppo, non hanno avuto niente altro da proporre come modifica alla nostra deliberazione che questa proposta. È un fatto estremamente significativo e debbo pensare che essi non hanno altre obiezioni da fare, altrimenti le obiezioni le avrebbero presentate. Li ringrazio per questa tacita approvazione che essi hanno dato alla nostra delibera.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto dal consigliere Bortolotti, non credo che esso possa essere accolto, o, quanto meno, non può essere accolto da me, io voterò contro questo emendamento.

Penso che, per quanto riguarda il problema delle strade, e la regolamentazione dei fabbricati, non vi sia nulla da modificare, circa la zona di cui si parla, perchè di questo è stato già tenuto conto nella compilazione del piano. Ritengo quindi che come impostazione, come concetto, non vi sia nulla da rivedere. Se può esservi qualche cosa da precisare, da ristudiare, da rivedere, nei particolari, ciò può essere fatto in sede di piano particolareggiato. Il mio emendamento al punto 9 del partito di deliberazione proposto, nel quale si parla di riservarsi eventuali precisazioni su questo punto in un piano particolareggiato, vuole andare incontro alle preoccupazioni del consigliere Bortolotti in modo da facilitarli l'approvazione dell'insieme del partito di deliberazione, visto che anche lui non ha avuto altre obiezioni da presentare se non questo emendamento. Il consigliere di Vistarino ha chiesto delle spiegazioni sul fatto che nel partito di deliberazione si parla di delibera unanime presa dalla commissione consultiva sul piano regolatore. Egli osserva: « Com'è possibile che la commissione consultiva abbia approvato all'unanimità, quando noi sappiamo che la Sovrintendenza ai Monumenti ha posto poi un vincolo su quel fabbricato che chiude a sud la Piazza Aldrovandi? » È opportuno precisare che i due momenti sono distinti fra di loro. La commissione consultiva ha terminato i suoi lavori ed ha approvato all'unanimità le proposte che sono state presentate alla Giunta. La Giunta ha esaminato queste proposte, ha espresso delle opinioni, queste opinioni sono state ripresentate alla commissione consultiva per il piano regolatore. La commissione consultiva, insieme con la Giunta, ha riesaminato tutta la materia e, successivamente la commissione medesima, ancora all'unanimità, con la presenza del rappresentante della Sovrintendenza ai monumenti, ha approvato quelle conclusioni che poi sono state presentate al Consiglio comunale.

Questa è una circostanza di fatto, incontrovertibile, l'approvazione all'unanimità, c'è stata, non una volta, ma due. Se poi vi erano dei pareri diversi in sede di Sovrintendenza, e se la Sovrintendenza successivamente, quando si è cominciato a discutere sulle soluzioni e sono state sollevate delle obiezioni, ha cambiato pa-

tere e ha posto il vincolo, (se quel vincolo dovesse veramente significare che il parere si è veramente modificato e come ho spiegato nella discussione, ciò non è affatto certo) è una questione che riguarda la Sovrintendenza, la quale ci spiegherà che cosa è avvenuto se lo crederà, se non lo crederà non ci dirà niente. L'importante è però che il nostro partito di deliberazione riflette un fatto precisamente avvenuto, anzi due fatti successivamente avvenuti: l'approvazione unanime con la partecipazione del rappresentante della Sovrintendenza al progetto di piano regolatore.

Mi pare di avere implicitamente già risposto al consigliere Bignardi a proposito dell'interpretazione della legge urbanistica; l'interpretazione, per me, è quella che ne dà il Ministero, non perchè io ritenga che si debba essere sempre d'accordo con le interpretazioni che danno i Ministeri, ma perchè mi pare che in questo caso il Ministero abbia data una interpretazione esatta e perchè mi pare anche opportuno che se noi avessimo dei dubbi, sarebbe meglio seguire la via che ci viene indicata, per non correre il rischio che un atto così importante possa essere considerato nullo. Non è esatto che l'emendamento proposto in argomento non ritarda tale procedura; può provocare un ritardo nelle condizioni più gravi, perchè, seguendo quella strada, io sono certo che il nostro piano regolatore verrebbe inevitabilmente dichiarato nullo.

Consigliere di VISTARINO — Io ho un fatto personale...

SINDACO — Il consigliere di Vistarino ha la parola per fatto personale.

Consigliere di VISTARINO — Io sono molto sorpreso dell'interpretazione che il Sindaco ha dato alle mie parole e ho l'impressione che egli sia abituato a giudicare gli altri da se stesso. Perchè è dalla prima sera che io insisto su questo punto del piano regolatore; sono stato il primo a prendere la parola e l'altra sera, quando si poteva votare, io ho insistito che si passasse addirittura al voto. Quindi non era possibile aver combinato niente con nessun altro; erano quasi le due, avevamo ciascuno le idee già chiare, non c'era altro che passare alla votazione. Quindi l'idea di fare una commissione, di protrarre di ventiquattro ore non è stata certo mia; io mi sono opposto.

SINDACO — Questa ultima circostanza è esatissima.

Consigliere di VISTARINO — Quindi l'emendamento che io ho presentato l'avevo già scritto a matita due sere fa e l'avevo fatto per brevità, per non buttar per aria tutto l'ordine del giorno. Perciò quello che io ho sempre detto lo ripeto in questo emendamento, non solo; ma lo ripeto addolcito, perchè ho proposto, come ha fatto osservare il mio collega Bignardi, che queste mo-

difiche siano studiate, anzichè addirittura becciate. Perciò io non ho nulla da rimproverarmi di non essere stato chiaro e, soprattutto leale.

Quindi, signor Sindaco, queste osservazioni le faccia ad altri. Io le sono un avversario aperto e costante, ma sempre leale.

Quindi io insisto nel mio emendamento in modo che non vi siano equivoci, desidero che sia votato integralmente.

SINDACO — Consigliere Toffoletto, a che titolo lei domanda di parlare?

Consigliere TOFFOLETTO — Per discutere sugli emendamenti presentati dagli altri.

SINDACO — Va bene, ma prima di lei c'è il consigliere Giordani.

Consigliere GIORDANI — Nel confermare che il mio Gruppo accetterà di tutto cuore, approverà con chiaro animo questo importante partito di deliberazione, debbo fare alcune considerazioni, e le considerazioni che faccio traggono le loro origine dal fatto che ho rilevato l'importanza degli interventi sia di alcuni consiglieri della maggioranza, sia anche di diversi altri della minoranza. È stato un dibattito veramente proficuo, è stata una valutazione veramente obiettiva serena e sincera, quella che è stata fatta da molti consiglieri comunali in questa sala per tutto quanto concerne il piano regolatore.

Mi si permetta di accennare al senso di obiettività col quale il consigliere di Vistarino ha affrontato determinati problemi... con mente esperta di ingegnere, di tecnico. Egli ha saputo subito dividere il piano regolatore in tre punti che concernevano, in modo particolare (per quanto un piano regolatore sia sempre cosa alquanto complessa, perchè partendo da principi di ordine tecnico si riconnette a quella che è la complessa vita sociale amministrativa e collettiva di tutta la cittadinanza) 1° la viabilità; 2° le soluzioni propriamente urbanistiche e 3° il centro cittadino. Ebbene, accanto a queste obiettive considerazioni, mi pare un po' strano che, dopo avere ventilato perfino l'esigenza di creare una « metropolitana » il Consigliere ingegnere di Vistarino sia arrivato al punto di avere molti dubbi circa l'opportunità di toccare certe vie di secondaria o infima importanza della nostra città, come possono essere la via Cantarana ed altre di cui taccio il nome per cortesia verso il medesimo consigliere, ad ogni modo ho rilevato questi elementi delle nostre discussioni che posso ben riconnettere ad altri elementi in cui si rileva come ci siano delle profonde discordanze fra la minoranza. Mentre il consigliere di Vistarino, mentre un consigliere, direi, per altre volte e in altri casi tanto simpaticamente coraggioso quanto il consigliere Crocioni, sono stati oltremodo intimiditi di fronte a certe soluzioni del centro cittadino, mi è sembrato che il consigliere di minoranza Toffoletto — e mi permetto di dire che io che avevo già rilevato una consi-

derevole prudenza che vi era stata da parte dei tecnici, da parte di studiosi, da parte di valentissimi urbanisti nella valutazione generale del piano — mi è sembrato che il consigliere Toffoletto sospingesse questa commissione ad andare avanti in una azione coraggiosa di rinnovamento del centro cittadino.

Basterebbe pensare al problema dell'Ospedale Roncati, ed ogni buon amministratore può ben considerare come questo problema sia grave, perchè si tratta di un ente pubblico il quale deve fare i conti con determinati elementi di natura finanziaria. Egli ha toccato anche il problema della Maternità e Infanzia, il problema della caserma della Celere e il problema dell'imbocco di via S. Felice, situazioni, considerazioni, elementi, problemi di giudizio che possono avere diverse soluzioni. Però si riconferma ancora una volta come la Commissione per il piano regolatore abbia agito con senso veramente di prudenza, anche perchè non è mancato agli urbanisti il senso che bisogna fare i conti con esigenze di ordine economico, con esigenze di ordine finanziario. Il consigliere Toffoletto, l'altra sera ha ventilato anche la esigenza di unire la via San Francesco alla via S. Caterina, forse dimenticando in quel momento (egli che è così amante di certi edifici di valore storico della città di Bologna), che fra le vie S. Francesco e S. Caterina c'è un monumento nazionale, ed è quel chiostro, nel quale si ospita oggi la scuola media Guinizzelli e la scuola d'avviamento Certani in via S. Isaia n. 18. Lasciamo da parte questi problemi. Egli ancora una volta ha sentito l'esigenza di dimostrare determinate difficoltà per quanto si riconnette al cimitero, ha detto che non è opportuno fare un nuovo cimitero, ma nella occasione non ha valutato sufficientemente che il vecchio Cimitero non risponde più alle esigenze della città.

Mi è sembrato nell'insieme, insomma, che vi siano state diverse discordanze negli interventi della minoranza. Mi si permetta di riconfermare quello che chiamerei un senso di obiettività di ordine generale da parte dei valenti consiglieri di maggioranza; mi si permetta anche di ricordare che, come ha accennato il consigliere Toffoletto, se il mio modesto intervento improntato a un esame storico del problema ha avuto qualche valore, è stato quello di mostrare come nella soluzione di problemi urbanistici ormai classici avvenuti in diverse capitali di Europa, come Parigi, come Londra, come Vienna ci sia stato un certo atto di coraggio e come si può affermare che nessun parto si svolge nella storia senza dolore così si può dire che nulla sia stato fatto nel campo dell'urbanistica senza un po' di coraggio e nulla è stato creato di bello e di buono nel campo dell'edilizia senza intaccare talvolta il vecchio.

Al di là di ogni particolare esigenza di ordine politico, al di là di ogni considerazione di parte, mi si conceda per un momento l'autorità di esortare nel modo più ossequioso e nel modo più cocente i signori consiglieri di minoranza a con-

siderare che questo piano si raccomanda per le sue intrinseche qualità; si consideri infatti che un notevole gruppo di studiosi hanno per molti mesi, per alcuni anni studiato attentamente il piano al vaglio delle più chiare esigenze cittadine per cui nella soluzione generale dei problemi che riguardano la città di Bologna non si è partiti da considerazioni di parte, si è guardato in faccia, al contrario molto bene, la realtà edilizia, viaria e urbanistica e bisogna dire che come è riconfermato inoltre da determinate citazioni del piano fatte dal consigliere di Vistarino, come anche da altri consiglieri di minoranza, questo piano sia fortemente intessuto di elementi di logica e di tecnica che possono bene indurre a delle valide, positive considerazioni.

Il problema della viabilità generale è stato felicemente risolto; il problema delle grandi strade, quello della grande arteria esteriore, quella che allaccia la città di Bologna da ovest ad est, oppure quella delle grandi arterie di penetrazione di collegamento, di traffico sono pure stati risolti. Grandi problemi sono stati inoltre risolti: i problemi urbanistici, il problema dell'allontanamento di determinati servizi, come già io ebbi modestissimamente l'altra volta occasione di ricordare, ed anche nel centro della città si è avuto molto tatto. Ad elaborare il piano non ci sono stati degli uomini impreparati storicamente ed esteticamente. I tecnici che hanno dato vita al piano hanno avuto premura di salvaguardare il carattere generale della città e quelli che sono i monumenti che maggiormente testimoniano la complessa storia la bimillennaria storia della città di Bologna. Le caratteristiche più rilevanti le prospettive migliori, i monumenti che maggiormente testimoniano della «saggia» Bologna una così lunga vita spirituale storica e morale sono stati salvaguardati. Ebbene, io non posso dire altro, non posso fare altro che esortare nel modo più caloroso, nel modo più sincero i colleghi della minoranza a fare un ultimo sforzo al di là di ogni particolare esigenza, per superare ogni dubbio e non ritardare ulteriormente l'approvazione di questo piano che è stato elaborato da un gruppo di studiosi di grandi capacità. Sono stati tenuti nella debita considerazione quelli che sono i problemi di ordine generale, sia di ordine storico che economico e sociale, ed io affermo ancora una volta che questo piano si raccomanda validamente a tutti i cittadini bolognesi di buona volontà i quali vogliono risolvere grossi problemi di viabilità, grossi problemi di ordine economico, di ordine sociale, per fare la nostra città sempre più bella e poterla tramandare ai posteri e raccomandare all'apprezzamento di tutti i cittadini del nostro Paese, come una città dalle mille vite in una. Possa la volontà dei bolognesi finalmente uniti nell'attuazione del piano abbellire sempre più una città di incomparabile valore nei suoi monumenti del Medio Evo, del trecento, del quattrocento, del cinquecento, del barocco, dell'età moderna. Tutto un passato rivive mercè la consa-

pevolezza dei cittadini volenterosi di vedere la città più bella e più grande.

Consigliere TOFFOLETTO — Per essere ossequiente, per corrispondere a quanto il Presidente di questa assemblea ha detto, io non risponderò a nulla di quanto così nobilmente ha detto il consigliere Giordani, augurandomi che il suo esempio di portare nella discussione tanto affetto e tanta distinzione possa essere seguito da tutti noi. Io stesso cercherò tuttavia da questo momento di elevarmi, per quanto è possibile, al disopra di tutte le considerazioni, per raggiungere quel piano ideale che egli ci ha additato. È certo che la discussione di questa sera è stata contraddistinta dagli emendamenti, non parlo del mio, ma posso come consigliere, parlare degli emendamenti altrui; e debbo dire che all'inizio, quando il consigliere di Vistarino ha presentato il suo, al quale ha fatto seguito anche il nostro della Democrazia cristiana, si poteva ancora affermare il significato e il valore degli emendamenti stessi perchè essi avevano un carattere generale; e potevano essere immediatamente comprensibili, anche quando a questo rivolo di emendamenti, ha aggiunto il suo contributo il consigliere Bortolotti, per quanto egli abbia già allargato di più il compito che spetta a noi consiglieri che dobbiamo e vogliamo votare, questa sera, signor Sindaco. Si trattava di comprendere con una visione immediata tutto quello che era stato proposto. E sono intervenuti poi altri consiglieri e a un certo punto è intervenuto il Sindaco proponendo altre modificazioni al partito di deliberazione. Ora io dico che se noi in questo momento dobbiamo, per decidere, percepire immediatamente tutto il significato delle diverse nuove proposte che sono state fatte qui, e votare, noi potremmo pensare che solo certi consiglieri i quali venivano concepiti dagli antichi potrebbero fare questo. Parlando ora con l'amico Gozzi, ricordavamo quando ai nostri studi di anatomia si diceva: esistono due muscoli ai lati del collo che servono uniti insieme congiuntamente (qui abbiamo dei valorosi colleghi che sono maestri in quest'arte) servono all'uomo per dire di sì. Ma gli antichi anatomici li chiamarono muscoli dei consiglieri, perchè si vede che gli antichi sapienti avevano visto che i consiglieri debbono dire solo di sì? In questo caso anche noi potremmo approvare tutto quello che è stato detto questa sera, ma proprio in vista solo di questa concezione classica, cioè: i consiglieri dicono di sì, la loro funzione è quella di chinare il capo avanti e indietro in un senso verticale, e allora naturalmente tutto si approva. Se invece noi dovessimo pensare alla massa di emendamenti che sono stati specialmente proposti dal signor Sindaco, dovremmo prendere un'altra conclusione, che è contraria al concetto stesso del Sindaco e di noi tutti, cioè di volere votare questa sera. E poichè sono esempi presi dall'anatomia, mi permetto anche di fare un altro rilievo: da diverse parti, in questo dibattito, è stato detto che

il piano regolatore è uno solo è un tutto unico, è un organismo solo. Ora fino a prova contraria l'organismo non può essere facilmente smembrato e invece qui si è parlato di voler togliere il cuore del piano regolatore, cioè il centro, considerare solo la periferia. Io mi domando come si potrà dire: noi diamo vita a questo organismo, però gli leviamo il cuore, sul cuore noi non vogliamo prendere deliberazioni e perciò al piano leviamo il centro. Io credo che la votazione debba essere unitaria, e che non si possa fare una approvazione per divisione di un piano regolatore; è un assurdo, sarebbe voler approvare un vivente togliendogli però la parte essenziale dalla quale promana la vitalità, la funzionalità, la capacità di reagire e di operare. Questo, come concetto generale sopra quanto è stato proposto. Se il signor Sindaco non trova che io esca di tema, io parlerò non dell'emendamento proposto dai consiglieri democristiani dei quali sono stato semplice portavoce, ma di quanto ha detto il consigliere Bignardi, il quale ha praticamente rilevato la fondatezza della nostra opinione, ma è arrivato ad una decisione invero contraria ai nostri intenti, cioè ha detto che è il nostro concetto tanto ovvio da doversi ritenere superfluo.

Io vorrei rispondere a questa obiezione, anche perchè il consigliere Bignardi mi è sembrato dire che addirittura in base alle sue considerazioni noi potremmo ritirare l'emendamento. Mi sembra che su questo punto si possa spendere una parola, e la parola sarebbe questa: la legge va interpretata in vari modi. Non è la prima volta che in questo Consiglio comunale eminenti legali e consiglieri sostengono la validità di certi piani che poi risultano invalidi; e non è la prima volta che coloro che non sono legali sostengono invece cose che poi si deve riconoscere che sono giuste. Perciò noi non partiamo dal concetto che uno, perchè è legale, in fatto di legge debba avere ragione. I cittadini dicano il loro parere sulla legge; nell'emendamento che noi abbiamo presentato non c'è, di legale, nulla di personalmente mio, apprezzati legali del nostro gruppo hanno esaminato l'emendamento e hanno proposto l'emendamento stesso che è stato accolto dal nostro gruppo. È stato chiamato « l'emendamento Toffoletto » perchè sono il primo firmatario e l'illustratore; ma l'emendamento non è personale. Ora la legge, come l'abbiamo vista noi, prescrive quanto già stato detto, ma che è necessario ripetere e cioè: noi abbiamo letto perfettamente la legge del 1° novembre 1952, e abbiamo anche considerato quanto è scritto nella circolare ricordata; ma rimane che la legge fondamentale è sempre quella del 1942; ora la legge del 1942 all'articolo 9 contempla semplicemente che il progetto di piano regolatore venga depositato in Segreteria. Ora è ammesso da tutti, anche dalla maggioranza, che ad un certo momento ci vuole una delibera comunale di adozione del piano; evidentemente questa delibera che non è specificata nella legge quando debba avvenire, è chiaro che deve essere presa alla fine, cioè dopo i sessanta giorni; c'è

una lacuna nella legge. Le norme procedurali l'hanno chiarita in un modo che qui si discute ancora, e se ne può discutere; ma non è affatto vero che queste norme costituiscono una deformazione, che non c'è, (tanto più che una circolare ministeriale è sempre una circolare ministeriale). Quindi noi sappiamo solo che ci dovrà essere una delibera, una approvazione « definitiva » del Consiglio comunale. Fin dalla prima seduta, signor Sindaco, mi sono permesso di chiedere che significato e che valore poteva avere la procedura da lei proposta; siamo alla fine, e dobbiamo affermare che questa risposta, chiaramente, non è venuta. Secondo noi l'approvazione definitiva viene data quando il Consiglio comunale compie l'atto definitivo, e questo avviene solo dopo i sessanta giorni. Si contempla ora solo il fatto del deposito del progetto del piano regolatore e poi si contemplerà, attraverso questa legge del 1952, di dover prendere una deliberazione che evidentemente, essendo definitiva, deve essere alla fine. Il fatto della parola « adozione » è solo nella legge del 1952, non in quella del 1942; quindi stando al testo, stando alla forma, stando alla interpretazione, e osservando che non c'è una determinazione legale in contrario, il nostro emendamento è esattissimo, tanto è vero che ripete, quasi parola per parola, l'articolo della legge. Noi non crediamo con l'amico Bignardi, che il nostro emendamento sia superfluo; anzi, dati gli equivoci che si possono creare, noi lo riteniamo non solo necessario, ma indispensabile, e così questa sera noi intendiamo adempiere a quella parte che la legge contempla esplicitamente; è per questo che usiamo le parole della legge; noi sappiamo che fra 60 giorni dovremo riadunarci per la definizione del piano, per l'atto che sarà definitivo da parte del Consiglio comunale. In questo la legge, che aveva una lacuna, ha avuto degli orientamenti dalle leggi successive e dalle circolari ministeriali, ma rimane evidente che l'atto definitivo è il definitivo, perciò la nostra interpretazione è una interpretazione che non merita d'essere detratta, come alcuni hanno fatto, sostenendo addirittura che non sia da tenere in considerazione. Non è vero neppure che non si vuole da parte nostra tenere conto di quello che è stato ripetutamente detto dal Sindaco. Quello che è stato detto dal Sindaco lo abbiamo tenuto nella massima considerazione, ma non ci è apparso sufficiente, non ci è apparso persuasivo, non ha determinato in noi la modificazione delle opinioni che noi abbiamo. Noi anzi per prudenza abbiamo — ripeto — quasi riportato testualmente la stessa dizione della legge. Sappiamo benissimo che il Consiglio comunale, può, se vuole, adottare, cioè prendere una delibera di adozione, ma questa è una sua facoltà non dovere. Se questa facoltà è stata attuata da altri consigli comunali dove non si erano manifestati i dissensi profondi o per lo meno tali quali si sono verificati nel nostro Consiglio comunale, ciò è stato dovuto al fatto che negli altri Consigli, dove si è avuta una discussione breve pub-

blica, e' è già un accordo preventivo, e quei Consigli comunali erano già nella condizione di dire attraverso tutti i loro banchi noi non solo depositiamo il piano, ma possiamo anche entrare nel merito di dire: noi lo adottiamo, salvo poi a deliberare l'adozione definitiva dopo i sessanta giorni. Perciò io credo non conveniente che qualcuna si faccia maestro di diritto e critichi il nostro operato come privo di fondamento giuridico, perchè da parte nostra ci siamo consultati con legali giuristi e data la elevatezza della discussione, non si può affermare senz'altro che altri ha ragione e noi torto. Noi sosteniamo questo punto di vista, che ci sembra il più legittimo, rispettiamo la Vostra opinione ma non la possiamo condividere; e tanto meno la possiamo seguire, perchè noi riteniamo in questo momento che il nostro Consiglio comunale non sia maturo per una adozione del piano, mentre per la precisa volontà di non ostacolare in nulla tutta la procedura, non ci opponiamo, anzi siamo favorevoli, alla semplice deposizione del piano stesso nella Segreteria del Comune, con tutti gli annessi.

Ora questo signor Sindaco, non può significare che noi abbiamo accettato ciò che ella ha detto. Quello che noi facciamo ora, emerge dopo una discussione nella quale sono apparsi vari punti di dissenso sostanziali, di critica sopra il piano, per cui anche dal lato tecnico e dal lato sostanziale il piano ci lascia perplessi. Noi non vogliamo essere vincolati questa sera, noi non vogliamo trovarci domani, quando si dovrà prendere le delibere definitive, oppressi da una manifestazione di volontà; e la manifestazione di volontà che secondo l'egregio avvocato della parte contraria è necessaria, c'è già: c'è la volontà di riconoscere che questo piano può essere depositato perchè si adempie a tutto quello che la legge prescrive.

Ecco quindi il concetto che noi riteniamo di dovere rendere pubblico in questo momento, per respingere le varie accuse troppo facilmente gettate, che mirerebbero a togliere ogni valore al nostro emendamento. Il nostro emendamento ha un fondamento, è stato meditato, e ci sembra che aderisca pienamente alla realtà, soprattutto per quello che riguarda alle esigenze democratiche e civili della nostra popolazione; perciò noi non intendiamo affatto ritirarlo, ma lo confermiamo.

Consigliere BORTOLOTTI — Io ho presentato il mio emendamento sostanziale per dare a me e ai colleghi che riterranno di seguirmi, la possibilità di esprimere il mio dissenso su un quartiere particolare della città.

L'emendamento successivamente portato dal signor Sindaco, se accettato, mi dà ugualmente questa possibilità; la dà a me e ai miei colleghi. Quindi se l'emendamento presentato dal signor Sindaco sarà accettato, io non ho niente in contrario a ritirare il mio. Quindi propongo che il mio emendamento venga votato per ultimo, con

la riserva di ritirarlo se l'emendamento presentato dal signor Sindaco sarà accettato.

Detto questo debbo anche aggiungere che la forma è diversa ma la sostanza rimane la stessa. Rimane quella che ha accennato il consigliere Toffoletto e rimane quella che ha accennato il consigliere Corrias. Evidentemente approvare il piano subordinando una parte non dico essenziale, ma una parte molto importante, significa mettere un po' in dubbio tutta la approvazione del piano. Questa è una conclusione alla quale giungeranno molti, ed era il dubbio che io stesso avevo prospettato. Quindi mi dispiace, e lo ripeto, che non sia stata presa in esame quella mia proposta, che era l'unica che poteva far superare questo ostacolo, di rimandare il piano alla commissione perchè lo modificasse in quel punto. Come ha detto interrompendo (e mi dispiace perchè non è nelle mie abitudini) il consigliere Corrias, ma ho ritenuto che fosse un chiarimento, una impostazione più specifica sulla discussione, questo piano, insomma, che ci è stato presentato è « da prendere o lasciare » perchè in definitiva non si è seguito il concetto, che poteva essere anche giusto, di modificarlo dove si fosse trovato la maggioranza dei consiglieri consenzienti.

Mi riservo, in sede di dichiarazione di voto, sul punto specifico del quartiere direzionale, di ripetere i motivi per i quali io non potrò su questo particolare punto, dare la mia approvazione, e sono lieto signor Sindaco, di poterle dimostrare, che per il resto non ho nulla sostanzialmente da obiettare, come lei ha accennato e come io ha accennato e come io ho confermato.

Consigliere LORENZINI — Io dichiaro che voterò a favore del partito di deliberazione così come è stato proposto, con gli emendamenti aggiunti dal signor Sindaco.

A titolo personale, e su una questione di dettaglio, tengo però a dichiarare che per la zona delimitata a nord delle via del Porto a sud della via Azzogardino (modificata dal nuovo tracciato stradale previsto dal Piano di ricostruzione), a est dalla via Rosselli e ad ovest dall'attuale pubblico macello, ritengo che le soluzioni contenute nel Piano di ricostruzione siano preferibili a quelle previste dal nuovo Piano regolatore che le modifica.

SINDACO — Il primo emendamento che viene proposto al Consiglio è evidentemente quello del consigliere di Vistarino perchè è quello più negativo.

Allora metto ai voti l'emendamento del consigliere di Vistarino, del quale ho dato lettura prima.

Messo ai voti l'emendamento del consigliere di Vistarino, esso ottiene il seguente risultato:

voti contrari 25

voti favorevoli 5

astenuiti 7 (Bortolotti, Serra, Strazziari, Bacchi, Toffoletto, Gozzi e Salizzoni).

L'emendamento è respinto a maggioranza.

SINDACO — Il secondo emendamento che metto in votazione è quello firmato dai consiglieri Toffoletto e Bacchi. Mi pare che dovendo questo considerarsi un emendamento sospensivo, debba essere messo in votazione prima degli altri.

Messo in votazione l'emendamento Toffoletto-Bacchi esso ottiene il seguente risultato:

voti contrari 28

voti favorevoli 6

astenuiti 3 (Bortolotti, Bignardi, Di Vistarino)

L'emendamento è respinto a maggioranza.

SINDACO — L'emendamento del consigliere Bortolotti, come da sua richiesta, sarà votato per ultimo.

Allora, secondo l'emendamento che io stesso ho presentato il primo punto dell'ordine del giorno sarebbe così redatto:

« 1) di adottare e compilare, a norma dell'articolo 8 della legge 17 agosto 1942 n. 1150 il « progetto di piano regolatore generale della « città di Bologna per quanto si riferisce agli « oggetti seguenti:

« A) rete generale della viabilità principale;

« B) zona di espansione della città e regolamentazione della espansione medesima;

« C) sistemazione urbanistica e viaria della « parte centrale della città entro il perimetro « della circonvallazione;

« D) sistemazione della zona delle vie Marconi, Amendola, Riva Reno, Lame e della « piazza dei Martiri.

« E) e quant'altro previsto dal progetto di « piano regolatore generale costituito dalle tavole e dagli elaborati di cui sopra, autorizzando il deposito presso la Segreteria comunale a norma dell'articolo 9 della suddetta « Legge apportandovi le seguenti modificazioni « riportate sugli elaborati e sulle tavole:

« a) allargamento della via Rialto sul lato sinistro partendo dall'incrocio con la via Castelfidardo;

« b) raccordo fra via Castelfidardo e via Caprazzina evitando il tracciato detto « a baionetta » con conseguente occupazione di parte « del cortile della Caserma di via Castelfidardo ».

Su questo punto domando la votazione per divisione per quanto riguarda i punti da A ad E che riguardano le varie parti del piano regolatore. Quindi propongo di procedere prima punto per punto su questi poi sul resto del punto primo.

Consigliere **MARTINUZZI** — Dicevo di porre in votazione anche le premesse.

SINDACO — Sissignore, è giusto, ma adesso noi votiamo solo gli emendamenti, poi votiamo tutto il testo.

Consigliere **BORTOLOTTI** — Noi votiamo sull'argomento o votiamo sul fatto di votare per divisione?

SINDACO — Consigliere Bortolotti, il voto per divisione, quando è richiesto non può essere negato e poi se dovesse esservi una interpretazione da parte del presidente, credo che l'interpretazione non sarebbe dubbia, in questo caso. Comunque è stabilito dal regolamento che in qualunque momento si può chiedere la votazione per divisione.

Consigliere **CROCIONI** — A proposito dell'emendamento che è stato proposto dal signor Sindaco noi siccome riteniamo che esso si riferisca alla prima parte del primo punto della delibera dichiariamo di volerci astenere da questa deliberazione in quanto la riteniamo riassorbita dalla affermazione che noi abbiamo fatto in occasione del voto sull'emendamento di Vistarino. Riteniamo poi che l'emendamento del consigliere di Vistarino, che noi abbiamo votato, non sia invece in conflitto con gli A e B del primo punto, e con tutti gli altri a capo dal n. 2 al n. 11 e pertanto dichiariamo che, mentre non vediamo la opportunità della divisione per quanto riguarda il conflitto eventuale tra lo emendamento di Vistarino ed il resto, ci asteniamo dal voto sul primo punto.

Noi insomma abbiamo votato l'emendamento di Vistarino, non ritenendolo in conflitto con gli altri a capi A e B del primo comma e con i commi dal 2 all'11. Pertanto riteniamo che quando verranno votati tutti questi punti noi li potremo tranquillamente votare.

Se invece si impone una votazione per divisione anche sul secondo punto, allora dovremmo dichiarare di astenerci dal complesso della votazione perchè noi riteniamo che i punti indicati nell'emendamento di Vistarino siano essenziali e fondamentali per la visione generale del piano e non essendo approvati quelli si imponga il riesame anche degli altri punti.

Consigliere **BORTOLOTTI** — Per dichiarazione di voto: io voterò tutti i punti dell'ordine primo, salvo quello che concerne il quartiere direzionale e su questo voterò contro per i motivi che ho già esposto anche perchè ritengo che se si prevede che questo quartiere dovrà effettivamente sorgere se esso dovrà essere effettivamente il centro direzionale, dovrà essere sostanzialmente cambiata la sua struttura viaria.

Consigliere **TOFFOLETTO** — Il nostro gruppo voterà contro perchè in tutto l'esposto c'è il

concetto di adottare la deliberazione e quindi è in contrasto col nostro emendamento.

SINDACO — Metto in votazione, uno per uno, i punti dalla lettera A alla lettera E.

Messo in votazione il punto A — rete generale della viabilità principale — esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 26

voti contrari 6

astenuti 5 (di Vistarino, Bignardi, Crocioni, Taddia, Bassi).

Messo in votazione il punto B — zone di espansione della città e regolamentazione dell'espansione medesima — esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 26

voti contrari 6

astenuti 5 (di Vistarino, Bignardi, Crocioni, Taddia e Bassi).

Messo in votazione il punto C — sistemazione urbanistica e viaria della parte centrale della città entro il perimetro della circonvallazione — esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 25

voti contrari 6

astenuti 6 (di Vistarino, Bignardi, Crocioni, Taddia, Bassi e Bortolotti)

Messo in votazione il punto D — sistemazione della zona delle vie Marconi Amendola, Riva Reno, Lame e della Piazza dei Martiri — esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 25

voti contrari 7

astenuti 5 (di Vistarino, Bignardi, Crocioni, Taddia e Bassi).

Messo in votazione il punto E — a quant'altro previsto dal progetto di piano regolatore generale — esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 26

voti contrari 6

astenuti 5 (di Vistarino, Bignardi, Crocioni, Taddia e Bassi).

SINDACO — Ed ora metto in votazione la restante parte del punto 1°:

Messa in votazione la parte del punto 1° di cui sopra essa ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 29

voti contrari 6

astenuti 2 (di Vistarino e Bignardi).

SINDACO — Il punto n. 9 si aggiunge: « riservando eventuali precisazioni ad un piano particolareggiato » quindi l'articolo suonerà così:

« di approvare i criteri indicati dal Sindaco « per indirizzare le attività direzionali cittadine nella zona gravitante intorno alle vie Marconi, Amendola, Riva Reno, Lame e della piazza dei Martiri, riservando eventuali precisazioni ad un piano particolareggiato ».

Messo in votazione il punto 9 con l'emendamento aggiuntivo esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 31

voti contrari 6

SINDACO — Punto 10 - Invece di dire: « di pubblicare nel suo testo integrale la relazione sul piano regolatore » si modifica nel senso seguente: « di dare pubblicità nel suo testo integrale alla relazione sul piano regolatore ».

Messo in votazione il punto decimo emendato come sopradetto, esso ottiene il seguente risultato:

voti favorevoli 29

voti contrari 6

astenuti 2 (Bignardi e di Vistarino)

SINDACO — Ora metto in votazione tutte le parti del progetto di deliberazione che non sono state già approvate attraverso gli emendamenti dei diversi punti.

Messi in votazione i punti del progetto di deliberazione non ancora approvati, essi ottengono il seguente risultato:

voti favorevole 29

voti contrari 6

astenuti 2 (Bignardi e di Vistarino)

Consigliere MARTINUZZI — Quel concetto di dare pubblicità era già compreso in quello contenuto nella delibera; adesso sarà ripetuto due volte lo stesso concetto: di « dare pubblicità » e di « dare diffusione ». Bisogna che in sede di edizione definitiva, il periodo sia agiustato.

SINDACO — Vede, credo che l'osservazione sua non sia esatta, perchè si può dare pubblicità a una cosa senza preoccuparsi di dare diffusione in ogni forma. Io penso che alcuni di questi documenti possano essere mandati a molte organizzazioni cittadine, ma si potrebbe benissimo dare pubblicità senza far questo. Invece si intende di dare pubblicità, per esempio la pubblicità che possono dare i giornali, ma anche una forma diretta di pubblicità, come può essere quella di stampare in un volume, una rac-

12 ottobre 1955

colta di questi atti o parte di questi atti e di farli giungere ad Istituzioni, a persone, a tecnici e a cittadini, insomma ai quali si ritenga opportuno di far giungere questi testi.

Ora resta l'emendamento proposto dal consigliere Bortolotti.

Consigliere BORTOLOTTI — Lo ritiro.

SINDACO — L'emendamento del consigliere Bortolotti è ritirato e con questo è chiusa la discussione sull'oggetto n. 1 dell'ordine del giorno.

La prossima seduta del Consiglio comunale è rinviata a lunedì 17 alle ore 20.

La seduta è tolta.

Sono le ore 0,10 del giorno 13 ottobre 1955.

Verbale letto ed approvato per delega consigliere nella seduta di Giunta dell'8 ottobre 1955 dopo che era stata data notizia della convocazione di tale seduta ai signori consiglieri con foglio P. G. N. 69629 in data 14 ottobre 1955, cosicchè potessero assistervi per apportare al verbale eventuali modifiche.

Il Presidente

G. DOZZA

Il Consigliere Anziano

O. OLIVO

Il Segretario Generale

A. GAIANI

I N D I C E

Seduta del 14 luglio 1952	Pag.	1
Seduta del 29 luglio 1955	»	4
Seduta consiliare privata del 12 Settembre 1955	»	14
Adunanza del 13 Settembre 1955	»	16
Adunanza del 14 Settembre 1955	»	18
Adunanza del 15 Settembre 1955	»	20
Seduta del 21 Settembre 1955	»	25
Seduta del 22 Settembre 1955	»	49
Seduta del 28 Settembre 1955	»	73
Seduta del 3 Ottobre 1955	»	89
Seduta del 10 Ottobre 1955	»	107
Adunanza del 12 Ottobre 1955	»	140
Seduta del 12 Ottobre 1955	»	141