



COMUNE DI PADOVA

---

PIANO REGOLATORE  
DI AMPLIAMENTO  
DELLA CITTÀ DI PADOVA



PADOVA  
SOCIETÀ COOPERATIVA TIPOGRAFICA  
1931 - X



COMUNE DI PADOVA

---

PIANO REGOLATORE  
DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ

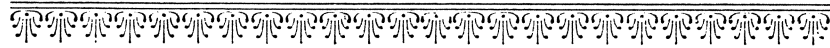


PADOVA  
SOCIETÀ COOPERATIVA TIPOGRAFICA  
1924

RELAZIONE DELLA GIUNTA

- -

- -



**§ 1. - Le disposizioni legislative in merito all'attuazione dei piani regolatori e di ampliamento e l'opera del Comune dal 1866 ad oggi.**

Se il progetto sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità elaborato dall'On. Pisanelli, presentato nel 1864 alla Camera e riconosciuto dagli uffici di questa degno di approvazione, non fosse stato nell'aprile 1865 compreso tra le leggi da emanarsi dal Governo per affrettare l'opera di unificazione legislativa, con facoltà al Governo stesso di modificare i relativi progetti senza mutarne i principi direttivi, già da 50 anni il Comune di Padova avrebbe compilato il suo *piano di risanamento, di allineamento e di ampliamento*, giacchè l'articolo 72 del progetto ricordato imponeva ai Comuni aventi titolo di Città e con popolazione riunita superiore ai duemila abitanti l'obbligo di compilare entro breve termine detto piano. «Importando nell'ordine fisico, come nell'ordine morale prevenire, anzichè rimediare al male, è di somma rilevanza, che, per quanto è possibile, sia evitata la incresciosa necessità di abbattere edifici, a fine di riformare l'abitato dei Comuni. La salubrità delle abitazioni ha influenza grandissima sulla vigoria, sul maggior svolgimento intel-

«lettuale, sul benessere delle popolazioni; una legge «destinata ad agevolare l'esecuzione dei pubblici lavori non poteva trasandare questo scopo». Così scriveva il Pisanelli nella sua magistrale relazione e in armonia a tale concetto stabiliva (art. 85) che nelle Città e nei Comuni predetti nessuno potesse por mano ai lavori di costruzione di qualsiasi casa, se prima non avesse chiesto all'Amministrazione comunale le quote di allineamento e di livello in relazione alle vie.

Ma il desiderio di rendere le disposizioni dei piani regolatori meno assolute e rigorose fece convertire l'obbligo in una facoltà, per quanto e nella legge belga e nella legge francese l'obbligo stesso fosse già sancito nella forma più rigorosa; e nemmeno gli esempi posteriori dell'Inghilterra, della Germania e dell'Ungheria valsero ad introdurre modificazioni nella nostra legislazione.

E così è avvenuto a Padova, come in tanti altri Comuni d'Italia, che il problema sia stato molte e molte volte preso in esame, discusso e vagliato senza che si sia mai addivenuti ad una concreta determinazione. Basti ricordare che sin dal 1872 fu presentato al Consiglio comunale (adunanza del 31 maggio 1872) un piano regolatore completo di tutta la Città, elaborato da una speciale Commissione nominata nel 1867, ma che, malgrado il generale consenso con cui fu accolto tale progetto, solo nel 1875 esso fu ripreso in esame allo scopo di limitare l'approvazione del Consiglio ad alcune parti o tronchi di esso; che malgrado tale limitazione, si preferì per molti anni, caso per caso, ricorrere soltanto alla procedura delle espropriazioni per pubblica utilità per compiere allargamenti o sistemazione di piazze e di vie, man mano che se ne presentava la necessità, e che solo dopo il 1900 si cominciarono ad approvare ed

eseguire piani regolatori parziali di questa o quella località, consistenti però specialmente o nell'allargamento di qualche via o nell'apertura di nuove strade. Cosicchè il primo piano completo regolatore di alcune zone della Città, inteso nel senso di sistemazione completa di una o più parti della Città stessa comprendente un certo numero di piazze e strade, è quello che è stato da questo Consiglio approvato nell'anno decorso per le zone centrali della Città e per quella di Vanzo, e che è stato già sanzionato da una legge speciale. Ed era anche giusto che un vero piano regolatore edilizio della Città si limitasse ad una o più parti della stessa perchè nel concetto della legge 25 giugno 1865, quale risultò dopo gli emendamenti governativi, fu anche sostituito al concetto del Pisanelli di un piano regolatore generale, quello di uno o più piani regolatori parziali, di quelle sole parti dell'abitato nelle quali esiste *un attuale bisogno di provvedere alla salubrità e alle necessarie comunicazioni.*

Ma più grave ancora è stato per il nostro Comune la mancanza fino ad ora di un *piano regolatore di ampliamento.*

Nel progetto Pisanelli non si faceva distinzione fra *piano regolatore e piano di ampliamento*, in quanto, secondo l'autore di quel progetto, in ogni Comune avente una popolazione agglomerata di almeno duemila abitanti doveva approvarsi un piano, che fosse nello stesso tempo di *risanamento, di allineamento e di ampliamento.* Invece con la legge 25 giugno 1865 sono stati tenuti perfettamente distinti *i piani regolatori* propriamente detti dai *piani regolatori di ampliamento*, dedicando ai primi il capo sesto e ai secondi il capo settimo della legge, e stabilendo come caratteristica differenziale il diverso scopo, corrispondendo il primo al

fine precipuo di risanare una o più parti dell'abitato già esistente e di rendere possibile in esse una viabilità consona ai nuovi bisogni dell'età moderna, ed avendo invece il secondo per fine di tracciare un piano di nuove costruzioni in quelle zone in cui si prevede che la Città possa più facilmente estendersi e di dettare per esso delle norme di costruzione affinché i nuovi quartieri da sorgere in continuità del vecchio abitato abbiano una *disposizione sana, comoda e decorosa*.

Ora non vi è dubbio che qualche cosa è stato fatto in questo senso per il nostro Comune, sia quando fu aperta la nuova strada da Piazza Garibaldi alla Stazione, sia quando fu costruita la via Nicolò Tommaseo. Ma si trattava di lavori isolati, che più che essere rivolti al fine di provvedere ad una sistemazione di zone fabbricabili, avevano per iscopo di provvedere al miglioramento della viabilità. Ed uno studio completo sull'argomento non è stato mai fatto, sebbene sin dal 1913 sia stato stanziato un fondo di lire 2000 nel bilancio preventivo, quale prima assegnazione per gli studi relativi, e siano stati iniziati i relativi studi e sebbene la mancanza di un piano regolatore di ampliamento si facesse sempre più grave.

E' infatti noto a tutti come all'esterno delle antiche mura della città, ma specialmente lungo le arterie principali che ad essa conducono, e nella vicinanza delle barriere, siano man mano sorte nuove abitazioni a libero arbitrio dei proprietari delle aree, e che specialmente in alcune di dette zone si sono formati dei gineprai di costruzioni, che costituiscono una permanente offesa ai più elementari precetti dell'igiene e della viabilità. Inoltre, mancando qualsiasi piano organico stradale, dette abitazioni sono sorte in località prive di fognatura, di illuminazione, di acqua, cosicchè

coloro, che, per difetto di altre abitazioni, sono costretti a prendere dimora in quelle zone, restano privi della maggior parte dei benefici della civile convivenza. E poichè la crisi edilizia causata dalla guerra va sempre più attenuandosi e già si hanno indizi sicuri di un rifiorire delle costruzioni, è sembrato non solo opportuno, ma anche necessario a questa Giunta municipale riprendere gli studi interrotti nel 1914.

Tale suo proposito trovò piena adesione in Consiglio quando in seduta del 13 luglio 1921 essa propose di approvare lo stanziamento nel preventivo per il 1921 di lire 40.000 per gli studi relativi, e così è stato anche possibile alla Giunta di condurre a termine il piano relativo.

**§ 2. - La configurazione generale del piano di ampliamento proposto, le ragioni della sua estensione e la sua caratteristica.**

Dalla relazione dell' Ufficio civico dei L. L. P. P. chiaro appare come il *piano regolatore di ampliamento* divisato si estende a tutta la zona, che circonda la Città, comprendendo con tale nome l'abitato entro le *nuove* mura costruite nei secoli decimoquinto, decimosesto dalla Repubblica Veneta ed aventi un perimetro di km. 10,280.

La configurazione generale del piano.

Ed era naturale che si pensasse a sistemare tutta l'area più prossima alla Città e in ogni sua direzione, sia perchè per la sua posizione in pianura, la nostra Città è suscettibile di un ampliamento circolare, in modo da conservare ognora, anche dopo l'ampliamento, la sua configurazione, sia perchè l'avviamento alla

edificazione, si nota, ove più, ove meno, nell'esterno di ogni porta o barriera.

In non pochi casi i piani regolatori di ampliamento approvati con legge contemplano o una zona a sud, o una zona a nord, o una zona a levante, o una zona a ponente della città, giacchè spesso è in una zona piuttosto che nelle altre che la città tende ad espandersi. Così per esempio in alcune la zona di ampliamento segue la spiaggia del mare; in altre si espande su una collina che più delle altre attigua alla Città si presta meglio alla costruzione; in altre si adagia su una località che presenta speciali caratteristiche di salubrità e di attrazione e in altre comprende quella zona che è più attigua ad altro centro urbano importante.

A Padova invece, come in altre Città di pianura, che presentano attorno al vecchio abitato zone coltivate della stessa natura, e che distano egualmente da ogni altro centro urbano, la espansione avviene in quasi eguale misura da ogni lato della città, tanto più che avendo la nostra Città una lunghezza massima di metri 3080 ed una larghezza massima di metri 2600, ogni abitato esterno alle sue porte o barriere viene a trovarsi ad una distanza presso a poco simile dal centro della Città. Ma v'ha di più. Appunto per questa speciale natura del terreno che circonda le mura della Città, può ad ogni momento la speculazione privata in qualunque punto di esso aprire strade e costruire fabbricati, senza curarsi che del proprio interesse economico e quindi senza rispetto ai dettami dell'igiene e della viabilità, e non mancano già esempi dolorosi, quale quello del quartiere sorto fuori Porta Trento, a cui lo stesso popolo ha dato il nome di Croazia. E' indispensabile quindi che il piano regolatore comprenda tutte le zone attigue alla Città, in modo che i proprie-

tari che sono animati da lodevoli intenti, possano senz'altro seguire un indirizzo generale e quelli invece che sono solo spinti da un gretto interesse siano nella impossibilità di compiere qualsiasi opera a danno della generalità.

Naturalmente, date queste necessità, il Comune deve estendere il suo piano di ampliamento ad una superficie anellare assai vasta, avendo essa per linea interna un circuito di oltre 10 chilometri, e per linea esterna un circuito di circa 14 chilometri, con una larghezza media che oscilla fra i 600 e i 900 metri; ma dato che nulla vieta che si possa stabilire per l'esecuzione dell'opera un corso di anni anche non breve, come quello di cinquanta, sarà facile dimostrare come la superficie compresa nel piano di ampliamento possa essere del tutto adeguata allo sviluppo di questa Città durante detta epoca.

Dai dati dell'Ufficio civico dei LL. PP. risulta infatti che il piano regolatore progettato interessa complessivamente una zona di mq. 12.500.000. Detratta però la superficie assegnata alle strade, alle piazze, al porto, agli impianti ferroviari ecc. per una estensione di circa mq. 3.500.000, restano disponibili metri quadrati 9.000.000. Di tale area una parte è già fabbricata per una estensione di mq. 1.500.000, cosicchè l'area veramente fabbricabile resta limitata a mq. 7.500.000.

Ora devesi rilevare che la densità della popolazione nell'abitato non può e non deve più calcolarsi sulla base dei 5-10 abitanti ogni 100 mq., come avviene nelle Città aventi ancora caratteri medioevali, ma sulla base di 1-2 abitanti per ogni 100 mq. come già si verifica nei moderni quartieri delle città italiane e straniere più progredite, e quindi si deve concludere che i mq. 7.500.000 di area fabbricabile sono propor-

L'estensione del piano e il suo fondamento.

zionati ad una popolazione oscillante tra i 100.000 e 120.000 abitanti. Ma è appunto tale aumento che vien garantito a Padova in cinquanta anni dai risultati dei censimenti 1911-1921, tanto considerando soltanto la popolazione agglomerata nel centro urbano, quando considerando invece la popolazione dell'intero Comune.

Facendo infatti il confronto fra i seguenti dati:

	1911	1921
Popolazione agglomerata nel centro principale	56188	68144
Popolazione legale del Comune	96118	108912

si ha sotto il primo aspetto un aumento probabile in cinquanta anni di 110.656 abitanti, e sotto il secondo aspetto di 107.282.

Ma in un aumento ancora maggiore è da confidare, quando invece di avere riguardo alla media annua di 1279 individui del decennio 1911-1921, così limitata dalla guerra e dalle sue speciali ripercussioni su questa città, si prenda di base l'incremento della nostra popolazione durante gli ultimi due anni 1920-1921. Nell'anno 1920 infatti questa popolazione è aumentata di ben 3097 individui e nel 1921 di 2307, cosicchè la media annua è salita in quest'ultimo biennio da 1279 a 2652 e cioè ad un aumento annuo di popolazione più che doppio del precedente.

Quindi per quanto questa nuova città, che si aggiunge alla vecchia, per superficie sia senza dubbio più vasta di questa, e rappresenti circa 1/10 dell'intero territorio comunale, pure essa rappresenta un assai probabile sviluppo dell'abitato e quindi il piano di ampliamento relativo costituisce una tutela doverosa dei suoi più vitali interessi.

Così analizzate la configurazione e l'estensione del piano proposto, non crediamo superfluo rilevare, che una parte dell'area compresa nel piano, che l'Ufficio civico dei LL. PP. calcola nel sesto del totale, è già fabbricata e che anzi talora appunto per il difetto di un precedente piano regolatore, sarà d'uopo far precedere al tracciamento delle nuove strade, la sistemazione di quelle esistenti, e costruite in gran parte da privati a scopo di speculazione. Ma tale lavoro, che richiederà anche in alcuni punti la demolizione e l'allineamento di qualche fabbricato non ci pare tale da far cambiare la natura generale del piano che si propone e che è un vero e proprio *piano regolatore di ampliamento*.

La caratteristica del piano : piano regolatore di ampliamento.

E come tale noi lo tratteremo, sebbene essendo nostro proposito d'invocare per la sua approvazione l'emanazione di una legge speciale, nessuna importanza pratica abbia tale distinzione. Se infatti in alcune leggi (come quelle del 16 giugno 1912 N. 619 per Nervi e quella del 24 dicembre 1914 N. 1414 per Ancona) si parla esclusivamente di piano regolatore di ampliamento, e in altre (come alcune di quelle emanate per Genova) si parla soltanto di *piano regolatore* o meglio ancora di *piano regolatore edilizio*, nella maggior parte di dette leggi si parla invece di *piano regolatore edilizio e di ampliamento* (come quella del 5 aprile 1908 N. 144, del 10 marzo 1918 N. 979 per Torino, quella del 21 luglio 1921 N. 1021 per Savona, quella del 12 luglio 1912 N. 866 per Milano, quella del 26 giugno 1913 N. 807 per Cuneo ecc.).

§ 3. - Le finalità specifiche del piano regolatore di ampliamento.

Abbiamo già visto come finalità generica del piano regolatore di ampliamento sia, a norma di legge, quella di provvedere alla salubrità e comodità delle comunicazioni e delle abitazioni in quelle zone attigue alla città ove si prevede debba espandersi la popolazione ognora crescente della città stessa. Scendendo ora ad un più minuto esame della materia, possiamo rilevare che con l'approvazione di un piano regolatore di ampliamento, tanto se sia sanzionato con R. Decreto, quanto se sia approvato con legge speciale, si raggiungono le seguenti specifiche finalità.

Possibilità di rete stradale razionale, e consona ai nuovi bisogni.

Anzitutto si raggiunge l'intento di fissare una rete stradale, che non solo allacci logicamente e razionalmente tra di loro la vecchia città alla nuova, e la nuova alle strade nazionali, provinciali e comunali esistenti, ma anche serva a congiungere fra di loro nel modo più comodo e pratico le varie zone del piano, ed in ogni zona i vari isolati, non dimenticando, quando del caso, di abbreviare i percorsi con opportune trasversali e di dotare le varie zone di piazze, mercati, giardini e viali. In una zona di perfetta pianura, come quella che circonda Padova, non sarà certo facile anche la ricerca di prospettive e visuali che confortino e riposino la mente, ma non sarà tuttavia difficile qualche geniale incrocio di arterie principali e secondarie con vedute o sulla vecchia città o sui colli o sui monti più o meno lontani, in guisa da togliere ogni monotonia.

Inoltre fissando per ciascuna strada una larghezza proporzionata alla sua importanza, ai mezzi di trasporto che la dovranno attraversare, al movimento dei veicoli e dei pedoni che in essa potrà verificarsi, si rende possibile un'agilità e comodità di movimento per tutti, e quindi una circolazione più rapida e sicura.

A questi intenti il piano di ampliamento proposto risponde pienamente, sia contemplando nuove strade in prosecuzione di quelle interne, anche se queste ora trovano un arresto nelle mura cittadine o in corsi d'acqua; sia sistemando in modo le attuali grandi strade da meglio rispondere alle necessità moderne; sia progettando nei centri di ciascuna zona o nei quadrivi più importanti ben 11 nuove piazze e trasformando in giardinetti pubblici 13 spazi di golena esterna agli attuali baluardi delle mura cittadine; sia congiungendo le varie zone tra di loro con rapide trasversali; sia preavvisando nei pressi del porto fluviale e del parco ferroviario una grande zona industriale; sia progettando la costruzione di due nuovi ponti e di un altro cavalcavia sulla ferrovia Padova-Milano; sia dando alle strade una larghezza variabile dai 18 agli 8 metri; sia infine predisponendo una grande nuova circovallazione, lunga oltre 13 km., la quale permetterà di liberare la città di notevole parte del movimento, che affluisce e defluisce sulle provinciali di Cittadella, Camposampiero, Bologna, Vicenza e Piove, attraversando la zona industriale e passando sul perimetro del porto fluviale.

Connesso a questa finalità è specialmente il divieto fatto a chiunque di fare nuove costruzioni e di riedificare o modificare quelle esistenti, in tutte le aree destinate a diventare suolo stradale. E poichè tale di-

Divieto di costruzioni, riedificazioni, modificazioni edilizie sull'area stradale.

vieta permance durante tutto il tempo concesso per la esecuzione del piano, ed ha per sua sanzione la distruzione delle opere fatte in contravvenzione al divieto, con la condanna anche del proprietario alla multa estensibile a L. 1000, così esso costituisce la più assoluta garanzia, che, una volta approvato il piano, non saranno più possibili costruzioni che ostacolino la viabilità presente e futura, o rendano più difficile l'impianto di linee tramviarie, ed in genere un movimento anche intenso. Ad evitare poi che per applicare la predetta sanzione sia necessario intentare un'azione civile non sarà male invocare dal Governo, che tra le prescrizioni per l'attuazione del piano sia inserita quella per la quale spetti al Sindaco la competenza per ordinare la distruzione delle opere.

Norme o vincoli legali per assicurare la salubrità e il decoro dell'abitato.

Ma oltre che vietare tali costruzioni, con l'approvazione del piano regolatore si ha la facoltà di fissare le norme da osservarsi nella ricostruzione o modificazione degli edifici esistenti e nella edificazione dei nuovi edifici *a fine* (come dice l'art. 93 della legge 23 giugno 1865) *di provvedere alla salubrità dell'abitato e alla più sicura, comoda e decorosa sua disposizione*. E' anzi questo un altro dei grandi benefici conseguenti all'adozione di un piano regolatore di ampliamento, giacchè esso dà alla pubblica Amministrazione il diritto di tutelare l'interesse dalla generalità, contro ogni tentativo di prevalenza dell'interesse privato, e sanziona nell'interesse pubblico alcuni vincoli, che non attribuiscono per se stessi alcun diritto d'indennità ai proprietari che ne sono gravati, in quanto si tratta di servitù legale, o meglio di limitazioni normali del diritto di proprietà concernenti generalmente e astrattamente tutti coloro i cui beni ricadono nell'ambito del piano regolatore. Natural-

mente molto si è discusso in dottrina e in giurisprudenza sulla natura e sulla portata di tali vincoli; ma ormai può dirsi ammesso da chiunque il concetto che sono possibili tutti quegli obblighi che sono intesi ad agevolare il fine al quale il piano è diretto, ossia la salubrità e la sicurezza delle abitazioni e la maggiore possibilità delle comunicazioni. Anzi trattandosi di un piano di ampliamento le limitazioni alla libera disponibilità dei proprietari possono anche essere maggiori, perchè per tali generi di piani la legge consente che si guardi anche alla comodità e al decoro. Giustamente pertanto la Cassazione di Torino, con sentenza 11 giugno 1873, riconosceva legale l'obbligo, contenuto nel decreto di approvazione di un piano regolatore di una zona a valle della città di Torino, di lasciare nelle nuove costruzioni laterali alle nuove strade uno spazio di 25 metri tra fabbricato e fabbricato da essere coltivato a giardino, vedendo in tale obbligo una pubblica utilità per la più facile circolazione dell'aria, e la stessa Cassazione con sentenza 28 gennaio 1884 riteneva pure non produttivo di alcuna indennità a carico del Comune l'obbligo imposto ai frontisti di una strada del piano regolatore di Spezia di fornire di portici ad uso pubblico i fabbricati da erigersi su ambo i lati di detta via.

Va da sè che ogni divergenza nei limiti di tale facoltà non è poi nemmeno possibile, quando invece che con un semplice decreto, il piano regolatore sia approvato da una legge, giacchè in tal caso da questa possono essere contemplate le disposizioni relative. In relazione a tali concetti sarà cura della Giunta di far voti affinchè nel progetto di legge per il nostro piano di ampliamento siano incluse almeno le più importanti tra le disposizioni contemplate da altre leggi

analoghe. Tra esse ricordiamo quella contemplata dall'art. 7 della legge 12 luglio 1912 N. 866 che approva il piano generale edilizio regolatore e di ampliamento di Milano e dall'art. 8 della legge 5 aprile 1908 N. 141 che approva il piano regolatore edilizio e di ampliamento di Torino, per la quale anche le strade private e vicinali non comprese nel piano e che potranno formarsi nei limiti di esso debbono essere coordinate al piano, e avere un minimo di larghezza; quella emergente dalle norme del piano regolatore di Genova (legge 28 giugno 1914 N. 667) per la quale qualunque sia la larghezza della strada, è fissata una distanza minima fra i fabbricati fronteggianti la stessa strada; e quelle che sono contenute in molti tra i regolamenti emanati per l'esecuzione di leggi approvanti piani regolatori, e relative all'altezza massima dei fabbricati, alla distanza che deve intercedere tra essi quando non abbiano il muro divisorio comune, alla grandezza dei cortili, e dei pozzi di luce, al numero massimo degli appartamenti serviti dalla stessa scala, alla collocazione di una cancellata con muratura al limite dell'area privata non fabbricata e fronteggiante la strada, alla destinazione di speciali zone per l'impianto di grandi stabilimenti industriali, ecc. Tali limitazioni sono esplicitamente e dettagliatamente comprese nella legge 14 agosto 1920 N. 1193 che approva il piano regolatore edilizio e di ampliamento di Voltri: legge che è tra le ultime emanate in materia.

E poichè anche per l'inosservanza delle disposizioni di tale natura, che potranno essere contenute nella legge di approvazione del piano, o nelle norme ad essa allegate, vige la sanzione legale della demolizione, non vi è dubbio che una volta emanata la legge nessuna offesa sarà più possibile all'igiene, alla salu-

brità e al decoro pubblico per tutte le zone comprese nel piano regolatore di ampliamento. E ciò sarà anche in pratica non difficile se tra le disposizioni da emanarsi sarà contenuto l'obbligo, da parte di chiunque voglia iniziare qualsiasi costruzione nelle predette zone, di chiedere al Comune i dati planimetrici ed altimetrici, e di attenersi poi rigorosamente alle indicazioni ricevute.

Altra finalità che è naturalmente connessa all'attuazione del piano è quella della sistemazione dei fossi che ora attraversano in varie parti le zone comprese nel piano e della costruzione della tombinatura e fognatura per lo scarico delle acque pluviali e di rifiuto. Il problema dello scolo delle acque pluviali e delle fogne, se è grave ovunque, gravissimo è per certo nella località di pianura, ove la mancanza di ogni pendenza moltiplica gli inconvenienti e rende frustraneo qualsiasi provvedimento frammentario od isolato. Fino a che attorno alle mura, che il Sanmicheli, il Bergamasco, il Falconetto enessero ad opera d' arte, non erano che territori agricoli, i due Consorzi di scoli agrari Montà - Portello e Pratiarcati potevano abbastanza adeguatamente provvedere al deflusso delle acque; ma quando alcuni tra detti terreni cominciarono ad essere destinati alla edificazione, i nuovi aggregati urbani, sorti saltuariamente e senza alcuna direttiva, sconvolsero ogni disciplina di scolo, e i più gravi ristagni di acqua, talora anche putride, hanno incominciato a turbare la salubrità e la viabilità di dette zone. In qualche punto, come a Borgomagno, si è tentato di attenuare tali inconvenienti con la raccolta delle acque di scolo degli stabilimenti industriali e con il loro innalzamento e deflusso nelle acque del fiume; ma naturalmente tali provvedimenti non possono che ri-

Sistemazione dei fossi e degli scoli: tombinatura e fognatura.

guardare un piccolo tratto di zona, e sono assai onerosi per la forte spesa di esercizio. Era d'uopo pertanto affrontare il problema in tutta la sua vastità, e, data la natura dei terreni confinanti con la Città, una soluzione radicale non era possibile senza una sistemazione generale di tutte le plaghe attigue alla Città; altra ragione questa non meno sostanziale delle altre per estendere a tutto il nostro immediato suburbio il piano regolatore di ampliamento.

Coordinamento  
con la fognatura  
gener. della Città.

In relazione a tale fine è l'altro di poter finalmente addivenire ad un progetto concreto della fognatura generale della Città. Fino a che non era stabilito quale della parte esterna della Città murata fosse da valutarsi alla stessa stregua della parte interna, non era possibile concretare un progetto di fognatura generale della Città, che rispondesse ai bisogni presenti e futuri della Città stessa, perchè era evidente il timore che i condotti interni non fossero poi in correlazione con quelli che sarebbero stati necessari per la Città nuova. Ora invece che questa è ben definita nelle sue linee interne ed esterne il progetto generale della fognatura potrà seguire dette linee, appena che sia definitivamente approvato il nuovo regime fluviale.

Facoltà di esecuzione in un lungo periodo di tempo.

Infine sembra a noi non trascurabile finalità del piano divisato, la facoltà data dalla legge di eseguire i lavori relativi ai piani regolatori di ampliamento entro un termine abbastanza lungo (25 anni), ma che la pratica legislativa ha anche spesso prolungato (così per es. per l'esecuzione del piano regolatore di Bologna, approvato con R. Decreto 22 luglio 1887, sono state concesse tali proroghe da non essere ancora spirato il termine per il compimento), giacchè tale facoltà implica la conservazione per altrettanto tempo di tutti i vincoli d'interesse pubblico che abbiamo

già ricordato, e permette una graduale esecuzione del piano stesso in relazione ai bisogni che man mano vanno sviluppandosi. Come si è già accennato, è nostro proposito chiedere che per Padova il termine di esecuzione sia stabilito in cinquant'anni, e così non solo la nostra generazione, ma anche quella futura avrà modo di proporzionare i bisogni della edificazione e della viabilità alla espansione ognora crescente della nostra popolazione.

**§ 4. - La spesa per l'attuazione del piano regolatore di ampliamento.**

Stabilite così la natura e le finalità del piano regolatore di ampliamento del nostro Comune elaborato dall'Ufficio civico dei LL. PP., dobbiamo occuparci dei mezzi per la sua attuazione. Ma prima dobbiamo ancora attingere dalle perizie del predetto Ufficio i dati per calcolare la spesa, che sarà richiesta dalla sua attuazione. Naturalmente tutte le spese sono state calcolate sulla base dell'attuale costo dei materiali e della mano d'opera ed in genere sulla base del valore attuale della moneta, così che è a sperare che la spesa complessiva possa anche ridursi.

Precisando e completando le indicazioni sommarie già date rileviamo dai dati tecnici:

a) che la superficie da occuparsi per la costruzione di strade o piazze nuove, o per l'allargamento delle strade esistenti è calcolata in mq. 1.295.383.

b) che le strade vecchie da sistemare hanno una lunghezza di Km. 20,130 e comprendono una superficie di mq. 150.800.

c) che le strade e piazze da costruire hanno una lunghezza di Km. 97,900 ed una superficie di mq. 1.145.383.

Partendo da questi dati e facendo l'ipotesi che nessuna disposizione venga invocata ed ottenuta per l'espropriazione a condizioni speciali dell'area da destinarsi a suolo stradale, la spesa totale può essere rappresentata dal seguente preventivo:

I. Valore di esproprio della superficie per strade e piazze nuove e per allargamento delle strade vecchie e valore di esproprio degli stabili da demolire in tutto od in parte L. 10.946.915,—

II. Spese per lavori delle strade e piazze da sistemare o costruire:

a) movimenti di terra	»	7.538.010,—
b) sottofondo e massicciate	»	10.688.508,—
c) marciapiedi	»	5.191.102,—
d) manufatti (cavalcavia, ponti, muri di sostegno)	»	3.107.483,—
e) fognatura e tombinatura	»	11.325.727,—
f) sistemazione dello scolo Fossetta	»	185.360,—
g) Illuminazione elettrica pubblica	»	2.309.320,—
h) Impreviste	»	6.707.575,—

*Totale* L. 58.000.000,—

Per quanto vasta sia l'opera, non vi è dubbio che anche grande è la spesa, nel computare la quale non è poi stato tenuto conto nè della canalizzazione dell'ac-

quedotto, nè di quella del gas, nè dell'impianto di linee tramviarie, giacchè si ritiene che questi servizi debbano trovare negli stessi loro redditi ordinari i mezzi per l'ammortamento della spesa d'impianto. Ma a cifra assai più elevata sale la spesa stessa, ove si debba far fronte ad essa con mutui o quanto meno con anticipazioni, giacchè, per quanto il fabbisogno sia graduale pure l'onere degli interessi in un periodo così lungo di tempo non può non raggiungere importi cospicui.

**§ 5. - I mezzi normali per l'attuazione del piano regolatore di ampliamento.**

Il primo e fondamentale mezzo che le leggi vigenti attribuiscono ai Comuni per l'attuazione dei piani regolatori è dato dalla disposizione contenuta nell'art. 92 della legge 25 giugno 1865 per la quale «l'approvazione del piano regolatore equivale ad una «dichiarazione di pubblica utilità e potrà dar luogo «alla espropriazione delle proprietà nel medesimo «comprese», non solo perchè tale dichiarazione complessiva della utilità pubblica è già per se stessa una tutela giuridica e morale dell'azione del Comune, ma anche perchè essa va messa in relazione con tutte le altre disposizioni della legge predetta. Tra queste ricordiamo quella contemplata dall'art. 22, per la quale possono comprendersi nella espropriazione non solo i beni indispensabili alla esecuzione dell'opera pubblica, ma anche quelli attigui; quella dell'art. 39 per cui l'indennità dovuta all'espropriato consiste nel *giusto prezzo*, il quale esclude ogni valore di convenienza o di affe-

Il diritto di espropriazione e le sue applicazioni.

zione, e comunque ogni valore che non sia concreto ed effettivo; quella derivante dall'art. 42 per cui nel calcolare il prezzo non va tenuto conto di quel maggior valore che il fondo stesso avrebbe potuto acquistare o abbia acquistato in conseguenza dell'opera pubblica progettata o in parte eseguita, e quella infine emergente dagli articoli 89 e 90, per cui nessun compenso è dovuto per le migliorie eventualmente apportate dopo l'approvazione del piano. Riconoscendo pertanto nel piano regolatore, tutti i caratteri dell'opera diretta all'interesse della collettività, il legislatore ha dato a quest'opera quel fondamento razionale, che, come ben dice il Meucci (1) « non deve concepirsi come de-  
« roga, antitesi, violazione del diritto privato, ma co-  
« me conciliazione di due diritti, e come condizione  
« dell'organismo sociale del diritto ».

Il contributo di  
miglioria.

Altro mezzo potente che la legge ha dato ai Comuni per l'attuazione del piano regolatore è quello di chiamare i proprietari dei beni compresi nel piano a contribuire alla sua spesa con un contributo eguale alla metà del maggior valore risultante ai beni stessi dall'esecuzione del piano. E' evidente che se un'opera di pubblica utilità, appunto perchè tale, deve necessariamente arrecare vantaggio comune o generale, la stessa opera pubblica può particolarmente profittare ad alcuni determinati fondi, per la posizione più favorevole in cui i medesimi, rispetto a quella, si trovino; ed è tale vantaggio o profitto o lucro speciale che il legislatore ha voluto che ritornasse almeno per la metà a vantaggio della generalità. Chiamando a contribuire nelle spese per la costruzione di opere pubbliche i privati, che più direttamente ne siano avvantaggiati, il legisla-

(1) *Istituzioni di diritto amministrativo*. Pag. 521.

tore italiano non ha fatto che seguire l'esempio di altre legislazioni, tra cui specialmente l'inglese, l'americana e la francese, che da vari secoli praticavano tale sistema, e corrispondere ad un alto concetto di equità e di giustizia. Infatti, qualunque possa essere la natura giuridica dell'istituto del contributo, sia esso diritto reale o diritto personale, certo è che esso trova il suo logico fondamento sul concetto che nessuno debba arricchirsi a spese di altri e tanto meno della collettività, e nel concetto che per un principio di eguaglianza di trattamento il cittadino deve direttamente contribuire a quelle spese pubbliche, che più particolarmente gli giovino, risarcendo in parte l'Ente pubblico per l'onere che questo sostiene nell'eseguire alcune opere pubbliche.

Ormai è da tutti riconosciuto che la natura di tale contributo, noto col nome di *contributo di miglioria*, è essenzialmente di diritto pubblico, e che esso deve essere collocato nel campo tributario, avendo dell'imposta i fondamentali caratteri economici-finanziari e giuridici. E tanto ormai tale concetto è entrato nel diritto pubblico, che nel progetto di riordinamento della finanza comunale presentato alla Camera il 26 novembre 1921 dal Ministro Soleri, il *contributo di miglioria* è stato previsto (art. 24) come uno dei tributi inormali che i Comuni possono istituire per colpire l'incremento dei valori « dei beni stabili rustici ed urbani per effetto della esecuzione di opere pubbliche « di ogni genere eseguite dal Comune, che abbiano « concorso a determinare l'incremento stesso » ed è stato anche definito l'incremento del valore come « la « differenza tra il prezzo di mercato dei beni stabili « quale si sarebbe avuto in assenza dell'opera e quello

« che i beni stessi abbiano acquistato ad opera com-  
« pinta » (art. 25).

Come è noto, tale progetto non è stato più discus-  
so, ma egualmente il *contributo di miglioria*, che, per  
oltre cinquant'anni, per effetto del disposto degli art.  
9 e 77 della legge 25 giugno 1865, non ha potuto essere  
concesso che per legge, è ora invece diventato uno dei  
mezzi normali per l'esecuzione delle opere pubbliche  
per effetto degli art. 22 e 32 del D. L. 6 febbraio 1919  
n. 107, nei quali fu disposto che « quando per il mag-  
« gior valore derivante dalla esecuzione di un'opera  
« debbasi imporre un contributo ai proprietari dei  
« fondi confinanti e contigui a termini dell' art. 77  
« della legge 25 giugno 1865 N. 2359 alla dichiarazio-  
« ne di pubblica utilità e alla imposizione del contri-  
« buto si provvede con Decreto Reale ».

Non vi è dubbio pertanto che tale *contributo*, per  
il cammino percorso sino ad oggi dei concetti etico-  
sociali che lo ispirano e lo impongono, è ora uno dei  
mezzi per l'esecuzione dei piani-regolatori a cui il Co-  
mune, anche potendo finanziariamente, non dovrebbe  
moralmente rinunciare.

A completare tale rapido cenno sul *contributo di  
miglioria* diremo che per le leggi vigenti esso consiste  
nella metà del *plus valore*, che è pagabile in dieci anni  
per decimi contemporaneamente all'imposta prediale,  
e che il suo pagamento può essere garantito da ipote-  
ca da iscriversi nelle forme ordinarie. Diremo pure  
che non esiste ormai alcuna legge in materia di piani  
regolatori che non abbia contemplato tale contributo  
tra i mezzi di attuazione del piano.

Concorsi nelle  
opere di sistema-  
zione e conserva-  
zione.

Da non confondersi con tale contributo, sono poi  
i *concorsi da parte dei proprietari nelle opere di siste-  
mazione e di conservazione* che l'art. 94 della legge 25

giugno 1865 contempla come un istituto speciale dei piani regolatori di ampliamento, e che quindi non rappresenta un ulteriore compenso per incremento di valore della proprietà privata, ma una specie di diretta prestazione mirante ad integrare il fabbisogno per l'esecuzione di dette opere.

Tale speciale concorso, che può anche definirsi una partecipazione diretta ed immediata o nei materiali o nei lavori necessari per l'opera, o nelle spese dei lavori stradali, rientra nella competenza dei regolamenti locali; tuttavia qualche volta è stato anche contemplato dalle leggi speciali, come concorso o nelle spese di costruzione della massicciata stradale, o dei marciapiedi, o come obbligo di costruire murette e cancellate e via dicendo <sup>(1)</sup>.

Altro mezzo speciale dato dalla legge per facilitare i *piani di ampliamento* è quello dell'obbligo fatto ai proprietari dallo stesso art. 94 della legge 25 giugno 1865 di *cedere il terreno necessario, senz'altra formalità*, salvo il pagamento del relativo compenso. Molto si è discusso in dottrina e in giurisprudenza sulla portata di tale disposizione, ma, dato il senso letterale della medesima, a noi sembra che giustamente dalla Cassazione di Torino con sentenza 22 aprile 1908 è stato affermato che in base a tale disposizione, quando trattasi di un piano di ampliamento, il Comune diventi proprietario delle vie necessarie alla esecuzione del piano, e già costruite dai privati, con il semplice fatto della emanazione del Decreto di approvazione e della presa di possesso da parte del Comune.

Cessione del terreno senza formalità.

(1) Veggasi per esempio l'art. 3 della legge 26 giugno 1913 n. 807 con cui si approva il piano regolatore di Cuneo, che pone a carico dei frontisti la spesa per la formazione del primo selciato.

Tassa sulle aree  
fabbricabili.

Infine sembra a noi da annoverare tra i mezzi normali di esecuzione dei piani regolatori quello dell'applicazione della *tassa sulle aree fabbricabili*. Basta anzi ricordare l'origine di questa tassa per rilevare come essa sia nata e cresciuta in funzione con i piani regolatori. Essa è infatti apparsa la prima volta come una delle disposizioni (art. 9) contenute nella legge 8 luglio 1904 N. 320 portante provvedimenti per la città di Roma e per quanto fosse applicabile a tutti i Comuni d'Italia, pure essa fu istituita come uno dei mezzi per dare a detta città, che pure aveva, prima fra tutte, ottenuto con la legge 20 luglio 1890 N. 6980 di valersi per l'esecuzione del suo piano regolatore e di ampliamento delle speciali disposizioni emanate cinque anni prima per il risanamento di Napoli, nuove risorse finanziarie da devolvere all'esecuzione dell'opera, e per spingere i privati alla fabbricazione. Ma poichè la stessa legge limitava tale tassa all'uno per cento sul valore delle aree fabbricabili, e stabiliva che dovessero riputarsi tali solo quelle comprese in una rete stradale in istato di viabilità e di circolazione, o alla medesima attigue, con una nuova legge dell'11 luglio 1907 n. 502, portante pure provvedimenti per la Città di Roma, fu stabilito di elevare la tassa da lire 1 a 3 (art. 6), di considerare quali aree fabbricabili tutte quelle comprese nel perimetro del piano regolatore deliberato nel 1907 dal Comune di Roma (art. 7), di basare la tassa sul valore dell'area denunziata dal proprietario o accertata d'ufficio; e di autorizzare le espropriazioni da farsi in qualunque momento dell'epoca assegnata per l'esecuzione del piano sulla base di detta dichiarazione o di detto accertamento, anche se fatti all'inizio di detta epoca. Sebbene, come si è detto, tali disposizioni sieno state fatte per il Comune

di Roma, pure, per effetto dell'art. 44 della predetta legge, è stato autorizzato il Governo ad estenderle a quelle città che, per deliberazione dei Consigli comunali, ne facessero domanda, e ciò basta a legittimare la precedente asserzione che anche questa tassa può e deve considerarsi come un mezzo ordinario a disposizione dei Comuni per l'attuazione dei piani regolatori di ampliamento.

Ora nessuna proposta noi intendiamo per ora fare a tale riguardo, anche perchè detta tassa era tra quelle di cui nel progetto Soleri si sanzionava l'abolizione; ma non crediamo superfluo richiamare l'attenzione del Consiglio su questo argomento per il caso che la riforma tributaria futura creda ancora di mantenere le predette disposizioni od altre ad esse analoghe, giacchè, mentre il contributo di miglioria non può essere imposto che al momento in cui l'opera o parte di essa è stata eseguita, la tassa sulle aree fabbricabili può precedere anche di un lungo corso di anni l'opera stessa, e servire quindi anche indirettamente ad una fissazione dei valori delle aree destinate alla formazione delle strade.

#### § 6. - I mezzi straordinari.

Data la grandiosità di un'opera destinata o a trasformare uno o più quartieri medioevali di una vecchia città in quartieri moderni, o a preparare attorno o a fianco della vecchia città l'abitato per la nuova città, forse più vasta e popolosa della vecchia, è naturale che spesso siano state ritenute impari le forze ordinarie di un Comune, per quanto sorrette dalla normale applicazione delle leggi esistenti, e si sia quindi

fatto ricorso a disposizioni integrative o complementari. E così è avvenuto che nella prassi legislativa si sono venute studiando ed aggiungendo nuove disposizioni, da cui sono sorti nuovi mezzi che riteniamo di poter definire straordinari.

Cessione delle  
aree stradali a ti-  
tolo di contributo  
di miglioria.

Primo tra questi per importanza e vastità d'applicazione è quello dell'obbligo dei proprietari confinanti le nuove vie o piazze di un piano regolatore di *cedere gratuitamente al Comune il suolo stradale* per una larghezza pari a metà della larghezza della strada, e ciò in sostituzione del contributo di miglioria rimasto invece applicabile in confronto dei proprietari contigui.

Il primo esempio di questo contributo in natura ci è dato dalla legge 5 aprile 1908 N. 141 con cui è stato approvato il piano regolatore edilizio e di ampliamento della Città di Torino. Per la prima volta troviamo infatti in questa legge contenuta detta disposizione, che è contemplata dalla clausola che qualora il proprietario confinante non abbia la proprietà del suolo della strada antistante i suoi terreni, il medesimo è tenuto a rimborsare al Comune il prezzo che questo dovrà pagare per rendersene cessionario (art. 4).

Cra non vi è dubbio che tale disposizione, mentre parte dallo stesso concetto di far concorrere il privato nella spesa che giova specialmente al medesimo, agevola assai l'attuazione del piano, e quindi non è da far meraviglia se nelle leggi analoghe successive ha trovato larga applicazione. Ricordiamo tra le altre la legge 12 giugno 1912 N. 866 per il piano regolatore della Città di Milano, quella del 16 giugno 1912 N. 619 per il piano regolatore di Nervi, quella del 26 giugno 1913 N. 807 per il piano regolatore di Cuneo, quella del 24 dicembre 1914 N. 1414 per il piano regolatore di am-

pliamento di Ancona; quella del 14 agosto 1920 N. 1193 per il piano regolatore di Voltri, quella del 31 marzo 1921 N. 377 per il piano regolatore di Pinerolo ecc. Non vi è quindi dubbio che ormai tale *contributo in natura* è ritenuto come sostituibile e preferibile a quello ordinario per i proprietari confinanti. Ed anche a noi sembra da invocarsi tale disposizione. Però uno studio accurato dell'argomento ci ha persuasi che debba essere modificata quella disposizione per cui mettendo in confronto i due contributi, si stabilisce che quello dei contigui non possa oltrepassare quello dei frontisti, giacchè in tal modo si viene a menomare con danno del Comune la misura normale del contributo di miglioria, si viene ad equiparare due *plus valori* affatto diversi, e si può finire col ridurre il contributo dei proprietari confinanti in una misura irrisoria.

Sembra a noi che il *contributo in natura* debba nella generalità dei casi considerarsi come parte - calcolata come sopra - del contributo ordinario, e che quindi il contributo ordinario debba restare obbligatorio per tutti, salvo poi a detrarre a favore dei frontisti il valore del contributo dato in natura. E se in qualche caso eccezionale il contributo in natura sorpasserà quello ordinario, esso sarà però egualmente un ben naturale e logico concorso del privato in un'opera che ridonda specialmente a suo vantaggio. Non crediamo pure superfluo rilevare la necessità che siano razionalmente fissati i criteri e le misure per distinguere la zona di terreno da reputarsi confinante, da quella da reputarsi contigua, allo scopo di meglio proporzionare i rispettivi oneri.

Un secondo mezzo straordinario dato per agevolare la esecuzione dei piani regolatori è stato quello di raggugliare l'indennità di espropriazione del suo-

La limitata indennità di espropriazione per le aree con destinazione demaniale.

lo destinato a vie, piazze, corsi ecc. *al puro valore del terreno considerato indipendentemente dalla sua edificabilità*, e cioè soltanto secondo l'uso agricolo cui è adibito, o, se ha altra destinazione, secondo quello medio dei terreni coltivati della località.

E' naturale che tutti i terreni situati nei pressi di Città e sui quali tende ad espandersi la città stessa, per questa loro situazione e possibilità di diventare sede di aggregati urbani, abbiano un valore assai maggiore di quello ad essi derivante dalla loro stessa natura di terreni coltivati. E quindi non vi è dubbio che il valore venale di questi terreni è ognora assai superiore a quello dato dalla loro utilizzazione agricola. Ma se si pensa che tale maggiore valore non può esistere se non si forma una rete stradale, che ponga in valore il terreno stesso, si troverà logica questa speciale determinazione di valore dell'area stradale per la sua *destinazione demaniale*, e si troverà logico che lo stesso proprietario di una qualsiasi delle aree comprese nel piano attribuisca un diverso valore alle varie parti della sua proprietà, a seconda che le stesse abbiano o meno tale destinazione. Va da se, che ove sia autorizzata la cessione gratuita dell'area stradale, tale valutazione non avrà effetto che nei riguardi delle aree da occuparsi dal Comune per conto dei frontisti, e per stabilire la detrazione da farsi sul contributo di miglioria a carico dei confinanti. Anche di questa disposizione il primo cenno è nella ricordata legge del 5 aprile 1908 N. 141 approvante il piano regolatore unico per la Città di Torino, ma essa poi si ripete in quasi tutte le leggi analoghe posteriori con determinazioni e specificazioni sempre più precise, come può rilevarsi per esempio dall'articolo 4 del D. L. 10 marzo 1918 N. 385 con il quale si approva il piano regolatore di

ampliamento della stessa città di Torino, relativo alla zona in collina alla destra del Po.

Altra disposizione che con particolare frequenza si riscontra nelle leggi relative ai piani regolatori, è quella *dell'obbligo fatto ai proprietari dei beni confinanti di costruire sulla loro proprietà entro un dato termine* che oscilla in genere tra i due anni e i sei dalla costruzione delle strade. Sebbene tale obbligo non abbia altra sanzione, in caso di inadempienza, che quella della espropriazione da parte del Comune, sia per conto proprio che per conto di terzi, pure non vi è dubbio che anche tale disposizione costituisce uno sprone efficace per la fabbricazione e quindi un mezzo perchè il piano regolatore raggiunga le sue finalità. Pure invocandola, noi ci asterremo dal chiedere per queste eventuali espropriazioni disposizioni speciali, sembrandoci equo che per esse si applichi l'indennità normale contemplata dalla legge 25 giugno 1865.

Obbligo di costruzione entro un dato periodo.

Altro mezzo potrebbe essere costituito dalla facoltà di liquidare le indennità di espropriazione o sulla base della legge 15 gennaio 1885 per Napoli, come per es. è prescritto nella legge 20 luglio 1890 N. 6980 che approva il piano regolatore di ampliamento di Roma e nella legge 26 giugno 1914 N. 807 che approva il piano regolatore di ampliamento di Cuneo, o sulla base delle leggi emanate per alcuni Comuni del mezzogiorno d'Italia e delle isole come per es. nella legge 30 giugno 1912 N. 746 che approva il piano regolatore di ampliamento di Cosenza, e nella legge 25 giugno 1906 N. 255 che contempla il piano regolatore e di ampliamento dei Comuni della Calabria, ma sembra a noi che trattandosi di un semplice piano di ampliamento tali facoltà eccezionali non siano applicabili.

Indennizzi speciali.

Pagamento del contributo di miglìoria in cinque annualità.

Invece, per quanto manchino altri esempi in materia, a noi pare possibile chiedere che il contributo di miglìoria, invece di essere pagato di regola in dieci anni, sia pagato di regola in cinque anni, salva la facoltà di frazionare il pagamento in dieci annualità, corrispondendo per gli ultimi cinque anni gli interessi di mora. Tale sistema ha trovato la sua preparazione legislativa nel ricordato progetto di legge Soleri sul riordinamento della finanza locale (art. 28) e trova la sua piena giustificazione nel riflesso di ottenere l'onere dell'anticipazione della spesa fatta dai Comuni, e noi non dubitiamo nella sua concessione.

La competenza del potere legislativo.

Tuttavia tanto per questo come per gli altri mezzi straordinari surricordati, è nostro dovere limitarci ad esporre il nostro pensiero ed il nostro desiderio, giacchè la competenza in materia appartiene al potere legislativo, e noi dobbiamo lasciare ad esso ogni giudizio.

Il Governo e il Parlamento, a cui noi sottoponiamo il nostro progetto tecnico e finanziario, le nostre considerazioni e le nostre richieste, sono perfettamente liberi nel giudicare quali disposizioni possano e debbano essere emanate per dare alla nostra Città il modo di attuare il *piano regolatore di ampliamento* deliberato dal Consiglio comunale, e noi verremmo meno al rispetto dovuto al loro senno e al loro interessamento per il bene pubblico se volessimo concretare quelle disposizioni che solo in via di gran massima ci permettiamo di invocare.

#### § 7. - Piano finanziario.

Malgrado il proposito di rispettare la libertà di giudizio del potere legislativo, pure, procedendo alla compilazione di un piano finanziario noi abbiamo cre-

duto di potere fare sicuro affidamento sia nel contributo di miglioria nelle due forme di contributo in natura e contributo in denaro per i frontisti e di contributo in denaro per i contigui, sia nella limitazione del valore delle aree destinate al demanio comunale, sia nella riduzione a cinque anni del periodo decennale stabilito normalmente per il pagamento del contributo di miglioria. E pertanto da tale presupposto e dal rilievo già fatto che le aree fabbricate e fabbricabili comprese nel piano ascendono a mq. 9.000.000, abbiamo potuto acquistare la convinzione che l'intera spesa dell'opera, che abbiamo già vista calcolata in 58 milioni, poteva essere ricavata dal *plus valore* soggetto a contributo. Infatti qualunque possa essere il valore delle aree comprese nel piano al momento della espropriazione, noi riteniamo che l'aumento del rispettivo valore dovrà oscillare fra le lire 10 e le lire 12 al mq. Ora basta la metà di questo valore per condurre ad una corresponsione da parte dei privati di circa 50 milioni di lire. Ma, tenendo conto della cessione con i criteri suindicati dell'area stradale, la spesa a carico del Comune può calcolarsi appunto in 50 milioni di lire e quindi sembra a noi che si possa con fondamento ritenere che la somma capitale che si va a spendere per l'attuazione del piano non graverà sulle finanze del Comune. Queste invece dovranno tenere a loro carico l'interesse delle anticipazioni che il Comune dovrà sostenere, calcolando di fare ogni anno per un milione di lavoro e prevedendo che l'anticipazione di ogni anno non ritornerà nelle casse del Comune che in un periodo di sei anni.

Dai calcoli eseguiti dall'ufficio di Ragioneria risulta, che, se l'operazione finanziaria fosse limitata ad un semplice conto corrente per 56 anni, l'onere del

Comune da un minimo di lire 30.000 per il primo anno (1923) salirebbe ad un massimo di lire 270.000 per il settimo anno (1929); rimarrebbe costante in tale importo per detto periodo (dal 1929 al 1972) e si ridurrebbe nei sei anni successivi sino ad estinguersi nel 56° anno, con un onere totale complessivo per il Comune di L. 13.500.000. Sempre seguendo lo stesso concetto, l'anticipazione salirebbe da lire 1.000.000 per il primo anno a lire 4.000.000 per il sesto anno, rimarrebbe costante in tale cifra per 44 anni, e verrebbe poi discendendo sino ad estinguersi nel cinquantaseiesimo anno.

Ma se invece di seguire questo sistema semplicista si adotterà il sistema proposto nella relazione finanziaria dell'Ufficio di Ragioneria, di trasformare cioè al settimo anno il conto corrente in mutuo, allora l'onere totale a carico del Comune diminuirebbe assai, potendo nel caso che il mutuo fosse fatto per 50 anni l'onere del Comune limitarsi a lire 10.188.858 e nel caso che il mutuo fosse fatto per anni 44 discendere ancora a lire 8.941.066,56.

Naturalmente l'Amministrazione comunale preferirà la soluzione più economica, ma è impossibile prevedere ciò che potrà fare il Comune fra sei anni per raggiungere tale intento, dipendendo la sua decisione anche dalle condizioni del mercato monetario e dalla possibilità di contrarre un mutuo con una scadenza più o meno lunga. In ogni modo i piani finanziari preavvisati restano come una guida da seguire nell'avvenire, e come una indicazione sommaria del probabile onere del Comune.

Naturalmente, qualunque sia la soluzione che potrà essere adottata, i piani finanziari che ora preavvisiamo si fondano tutti sull'ipotesi che possa aversi un

*contributo di miglioria* sulla base da lire 10 a lire 12 al metro quadrato; ma poichè il *contributo di miglioria* non è un contributo che il Comune possa imporre nella misura che crede, ma è un *quid al di fuori e al di sopra* di ogni imposizione, dipendendo esclusivamente dal *plus valore venale* che potrà avere l'area fronteggiante o contigua le strade nuove del piano regolatore, quando queste siano state eseguite, non è da escludere la possibilità, che anche una parte della spesa effettiva possa restare a carico del Comune.

Però anche in questo caso tali e tanti saranno i vantaggi della collettività, che l'opera non potrà egualmente ritenersi eccessivamente onerosa per il Comune, e quindi è solo a dolersi che la stessa non sia stata già da tempo deliberata ed iniziata.

\*\*\*

Per quanto la stessa durata prevista per i lavori, stia a dimostrare l'intenzione che all'attuazione del piano di ampliamento si addivenga gradualmente, pure non sarà superfluo rilevare come la stessa evoluzione fattiva del piano dopo la sua approvazione porti questa graduale attuazione. Infatti non vi è dubbio che questo piano di carattere generale dovrà suddividersi in numerosissimi piani parziali di esecuzione, ciascuno dei quali, dovrà essere particolarmente approvato dal Consiglio. E la Giunta attuale e quelle che ad essa succederanno nel redigere e proporre tali piani parziali terranno conto dell' successivo espandersi della Città, in modo da proporzionare la richiesta di esecuzione ai bisogni della popolazione e di iniziare ed attuare l'opera là dove maggiori e più urgenti sono le necessità igieniche, edilizie e di circolazione.

Certamente i proprietari di questa o di quella area potranno affrettare l'approvazione del piano esecutivo della rispettiva zona, venendo incontro all'Amministrazione e garantendo la loro collaborazione volontaria sia per la cessione del suolo stradale, sia per il pagamento del contributo di miglioria; ma tale eventuale anticipazione locale non potrà che riuscire benefica alla generalità della popolazione, creando altre zone di aree fabbricabili, che, per essere attuate in armonia al piano approvato, non possono non essere del tutto rispondenti ai loro fini. Ed anzi sarà questa iniziativa privata, scorrente sulle direttive dell'interesse generale, una delle forze motrici più feconda e proficua per l'attuazione del piano.

Segnate così le linee principali della proposta, la Giunta sottopone alla vostra approvazione il seguente

#### ORDINE DEL GIORNO

Il Consiglio Comunale;

Vista la relazione della Giunta ed approvando i concetti in essa esposti

*delibera*

1) di approvare il piano regolatore di ampliamento della Città di Padova in data 1 Dicembre 1922 a firma dell'Ingegnere Capo dell'Ufficio civico dei Lavori Pubblici avente per oggetto la sistemazione stradale ed edilizia di tutte le zone che circondano le attuali mura' di cinta della Città nei limiti e nelle forme risultanti dal piano stesso;

2) di stabilire, avuto riguardo all'importanza e alla vastità dell'opera, il termine di cinquanta anni per la sua esecuzione, facendo analoga domanda per l'assegnazione di tale termine;

3) di commettere al Sindaco di chiedere che mediante legge speciale sia approvato il piano suddetto, allo scopo specialmente che il contributo di miglìoria sia dato in parte anche in natura con la cessione delle aree stradali, che il valore di tali aree sia limitato in relazione alla loro destinazione demaniale, che il contributo di miglìoria sia di regola corrisposto in cinque anni e infine che in relazione ai concetti svolti nella relazione della Giunta siano concesse al Comune quelle altre facoltà che siano atte a consentire il raggiungimento dello scopo, che il Comune si propone, nel miglior modo e con suo minore onere possibile;

4) di stanziare nei bilanci del Comune, a cominciare dall'esercizio 1923, e per la durata di 56 anni la somma necessaria a far fronte agli interessi delle anticipazioni o dei mutui che il Comune dovrà e potrà fare o contrarre a tale scopo, secondo quanto è esposto nella relazione finanziaria;

5) di autorizzare l'apertura di uno o più conti correnti o la contrattazione di uno o più mutui fino al limite massimo di lire 4.000.000 con uno o più Istituti di Credito alle migliori condizioni possibili;

6) di attribuire alla Giunta e al Sindaco ogni più ampia facoltà occorrente per l'attuazione del presente deliberato.

*Padova, li 8 Dicembre 1922.*

*p. LA GIUNTA MUNICIPALE*

*IL SINDACO*

*G. MILANI*

*IL SEGRETARIO GENERALE*

*A. CANALINI, relatore*

# RELAZIONE TECNICA

- -

- -



Da molti anni fu riconosciuta la necessità di regolare le costruzioni nella parte del suburbio limitrofa alla Città.

Infatti la mancanza di ogni razionale disciplina per la edificazione, che andò mano mano estendendosi in larghe zone oltre le vecchie mura cittadine, fu causa di inconvenienti gravissimi universalmente deplorati.

I nuovi fabbricati si sparpagliarono capricciosamente perturbando il regime delle acque, formando passaggi angusti, inadatti, tortuosi, ostruendo accessi ad aree da riservarsi più opportunamente alla fabbricazione, senza alcun criterio di orientazione e di allineamento, senza riguardo allo smaltimento delle acque putride, con crescente pericolo per la salubrità pubblica, senza riferimento ai servizi di viabilità, di illuminazione, della distribuzione dell'acqua potabile e del gas, che si rendono necessari là dove si formano importanti nuclei di abitazioni.

La crescente preoccupazione per tale stato di cose, ognor più aggravantesi, pur avendo imposto lo studio del problema, non riuscì però a condurre a proposte concrete fino al 1914, epoca nella quale la preparazione di alcuni piani regolatori per le zone di maggiore interesse si avviava a compimento.

Senonchè la guerra interruppe il lavoro e i provvedimenti in conseguenza della stessa presi dall'Amministrazione ferroviaria per l'ampliamento della stazione principale e per la formazione del nuovo scalo merci fuori Barriera Euganea crearono nuovi vincoli od ostacoli per un ampliamento ra-

zionale del centro urbano, specialmente verso quelle direzioni alle quali tendeva in modo più accentuato la naturale espansione.

Fu quindi necessario concepire una nuova soluzione organica e generale del difficile problema.

Ed a tale concezione si ispira appunto il progetto che si incominciò a studiare all'inizio del 1921 dedicandovi ogni più alacre ed assidua cura, così da poterlo compilare in un periodo di tempo inferiore a due anni.

\* \* \*

Occorre premettere che Padova è racchiusa da levante a mezzodi da una cintura vastissima di opere ferroviarie che uno studio anticipato di regolarizzazione del suburbio avrebbe certamente fatto spostare, lasciando un più comodo campo all'espansione edilizia di quella importante parte del territorio comunale.

Questa situazione di fatto, che deve essere tenuta presente nell'esame del piano generale di ampliamento e di sistemazione del territorio esterno della città, giustifica ampiamente la osservazione fondamentale che si pone a principio della presente relazione, e che cioè si è cercato di fare quanto di meglio era possibile ma che non si potè fare cosa perfetta nè conforme in tutto ai dettami delle moderne dottrine in argomento.

Il piano che si sottopone è ampio: prevede una realizzazione forse molto lontana, ma certo rappresenta una mèta (alla quale magari si potrà giungere con qualche modificazione nei particolari esecutivi) corrispondente ad una previsione logica.

E' necessario però dare sin d'ora una disciplina all'espansione edilizia man mano che essa va sviluppandosi ed è conforme ai dettami della prudenza, preferire in ciò le vedute larghe alle vedute ristrette. Nessun danno proviene dall'aver previsto molto, dato che, se il molto non sarà necessa-

rio, non vi sarà alcun pregiudizio nè economico nè tecnico se parte di ciò che si prevede non sarà tradotta in effetto; danno gravissimo conseguirebbe invece se si prevedesse poco e in effetto si dovesse far molto.

Concetto generale che guidò nella compilazione del piano fu quello di entrare nei particolari e dettagliare logicamente le zone dove attualmente si ha un largo sfogo edificatorio, mantenere invece, linee generali dove fino ad ora non esiste, o esiste in forma limitatissima, espansione edilizia, coordinare però tutte le varie zone in modo che avesse a risultare un tutto omogeneo ed avessero a riuscire comode ed organiche le comunicazioni fra le singole parti delle zone da sistemarsi e fra esse e il centro della Città.

Fu inoltre considerato come scopo precipuo da raggiungere il risanamento del territorio periferico alla città così da rendere la zona di ampliamento urbana perfettamente salubre.

Ciò pure ricondusse ad una soluzione generale ed organica dovendosi anzitutto sistemare lo scolo delle acque di tutto il terreno periferico alla città.

E' noto che uno dei più notevoli inconvenienti delle zone attualmente edificate nella immediata vicinanza della città è quello dei ristagni delle acque. Queste acque erano disciplinate dai due consorzi di scolo Montà-Portello e Patriarcati in relazione alla destinazione agricola dei terreni; ma quando tali terreni furono destinati alla edificazione, scomparve ogni disciplina di scolo e ne conseguì un gravissimo disordine igienico, venendo meno il compito dei consorzi e mancando quel regime di scolo che è proprio degli aggregati urbani.

Dovendosi ora procedere ad una sistemazione dell'immediato suburbio era quindi necessario determinare tutta attorno alla città una zona ampia quanto più largamente fosse possibile, per non rendere in futuro frustranei i provvedimenti presi ora, e così bene determinata da permettere che

lo scolo delle acque esterne avesse ancora ad essere regolato dalle comuni discipline dei consorzi di scolo e le acque interne avessero invece ad essere regolate, con progressivo sviluppo, da norme di fognatura vera e propria di città.

\*\*\*\*

La situazione di fatto attuale del territorio comunale nelle immediate vicinanze della città ai riguardi edilizii risulta dal seguente esame dettagliato delle varie località.

La così detta zona di Borgomagno fra la vecchia cinta della città e la ferrovia ebbe uno sviluppo edilizio importantissimo nello spazio compreso tra il viale Mazzini e il Corso del Popolo. Alcuni stabilimenti industriali e depositi commerciali rimasero incuneati in questa zona, che era suburbio quasi campestre solo 20 anni fa. Quando fu aperto il Corso del Popolo un criterio, che allora fu da taluno ritenuto anche troppo largo mentre realmente fu troppo limitato, suggerì di adottare una regolazione edilizia per la zona fra viale Mazzini e il Corso del Popolo. Una sola strada, via Nicolò Tomaseo, fu aperta nel tratto a levante di detta zona, nessuna nel tratto a ponente. Ne conseguì che a levante si sviluppò una vita prettamente industriale e a ponente la ferrovia invase tutto ciò che era disponibile.

Oltre la ferrovia, ed allacciato col centro dal solo Cavalcavia di Borgomagno, il quale va dimostrandosi sempre più irrimediabilmente deficiente, si è andato man mano sviluppando a fianco delle provinciali di Camposampiero e di Cittadella un vero ginepraio di costruzioni senza regola alcuna che rappresenta uno dei nuclei più intensi di nuove costruzioni fatte negli ultimi decenni e che trovasi nel più grande disordine stradale ed igienico.

Altro nucleo abitato andò formandosi nella prossimità di Barriera Trento, il così detto Borgo Croazia che con la stessa denominazione è sufficientemente caratterizzato.

La esistenza dell'Ospitale d'Isolamento e l'accesso al Cimitero Maggiore tolsero ogni desiderio di edificazione alla zona compresa fra Barriera Trento e Barriera Euganea che pur sarebbe stata una delle migliori e più salubri attorno alla Città.

In fianco alla via Euganea prima della guerra era andato formandosi un forte nucleo di abitazioni, anche qui senza regola alcuna: esso fu però strozzato, si può dire, nel nascere dalla espansione ferroviaria che completò la cinta di interclusione allo sviluppo edilizio della città con la stazione di Campo di Marte, con il nuovo parco carri in riparazione, con il raccordo della Bologna-Bassano, col raccordo Milano - Venezia - Campo di Marte e con opere grandiose tali da impedire ogni comunicazione con l'esterno, togliendo pure quelle che preesistevano. Il non aver provveduto in tempo ad ovviare a questo inconveniente, fu errore gravissimo di cui i nostri posteri sentiranno le conseguenze, per quanto la soluzione che ora si propone contempra ogni possibile rimedio.

Fino al Bassanello poco o nulla si costruì tranne alcuni edifici lungo la strada di circonvallazione esterna.

Al Bassanello esiste una prima zona costituita dal viale Cavallotti già da tempo edificata. Altre zone che ebbero un incremento edificatorio fino a poco prima della guerra, si riscontrano tra il Bacchiglione e la provinciale di Bologna e fra questa e quella di Conselve. Anche qui fabbricati dispersi, nessuna regola nè di strade nè di scolo, nessun intervento comunale di disciplina.

Fra il Bassanello e Pontecorvo nessuna espansione edilizia si riscontra degna di rilievo.

In fianco alla provinciale di Piove invece si ebbe un inizio di edificazione importante e che anche oggi va intensificandosi. Per iniziativa di un privato si è avuta una parziale

sistemazione organica, ma nel complesso si deve lamentare anche qui un grave disordine.

Niente altro è degno di nota nel resto del territorio che rimane attorno all'attuale cinta daziaria.

\*\*\*

A completamento della determinazione di quanto servi di base allo studio del nuovo piano di ampliamento rimane da accennare alla sistemazione idraulica e fluviale conseguente al crollo della Briglia dei Carmini.

E' noto che, in conseguenza della decisa soppressione della Briglia, il nuovo progetto di sistemazione idraulica di Padova, studiato al Regio Magistrato alle acque, importa l'abbandono del tronco maestro come tronco di acqua principale di deflusso del Bacchiglione e la conseguente soppressione del canale navigabile nell'interno della Città. Il canale scaricatore dal sostegno al Bassanello fino a Cà-Nordio viene ridotto a tronco maestro di deflusso di tutte le acque del Bacchiglione, il nuovo canale navigabile viene aperto ex novo in piena campagna in derivazione del nuovo tronco di fiume a Cà-Nordio e va a congiungersi col Piovego presso il Ponte dei Graticci e le sue sponde dalla via Trieste al detto Ponte vengono sistemate a banchine per il porto fluviale, il quale dovrà avere la sua espansione nella zona di territorio compresa fra il Piovego e il canale Roncalette da S. Massimo a valle.

\*\*\*

La zona di studio da quanto sopra è detto rimane quindi così determinata: esiste una zona industriale a levante della Città la quale in seguito alle future opere di sistemazione idraulica e fluviale avrà una più larga destinazione a tale scopo specifico. Fra la città e il territorio comunale esiste una cintura di grandiose opere ferroviarie che impedisce ogni

congiunzione se non per limitatissimi punti obbligati, fra il centro attuale e il resto del territorio.

Sarebbe stato razionale e tecnicamente logico non curarsi della sistemazione ferroviaria attuale e pensare al futuro in cui, se Padova avrà lo sviluppo prevedibile (non importa fissare ora in quanto tempo), si dovrà provvedere ad una riforma radicale di tutto l'impianto ferroviario. Basta solo accennare alla cosa per comprendere la sua enorme importanza e la sua gravità economica, e quindi anche l'assurdità che si dovesse pensare fin d'ora a concretare nell'attuale piano proposte definitive in proposito. In quel tempo lontano potranno verificarsi spostamenti d'interessi ferroviari, commerciali ed industriali rispetto alla sistemazione attuale e attualmente prevedibile per modo che ciò che si determinasse adesso potrebbe allora non essere praticamente più utile. Importante è che fin d'ora si stabilisca che l'attuale zona ferroviaria è una zona chiusa. Qualunque riforma che in avvenire fosse necessaria agli impianti ferroviari deve tener presente il piano di ampliamento attuale e porsi in relazione alle future necessità per arrivare da una graduale limitazione degli impianti attuali, alla loro futura soppressione, ed a un nuovo impianto generale.

Nella sistemazione delle zone al di qua e al di là della zona ferroviaria si è studiato il modo di rendere facile ed armonioso il collegamento quando sia soppressa e limitata la zona ferroviaria e quindi nessun documento per ora, e fino a che il piano non abbia raggiunta una cospicua parte di sviluppo, può derivare dalla conservazione della zona ferroviaria come è attualmente, all'infuori del vincolo di passaggio per troppo pochi punti obbligati.

\*\*\*

Il concetto moderno dell'espansione della Città, che asseconda un bisogno conseguente alle esigenze di vita sociale

economica sempre maggiori, certamente andrà col tempo sempre più sviluppandosi sicchè è da ritenere che anche Padova nel suo progresso subirà la legge comune che porterà all'accentramento nel vecchio ambito cittadino di tutta la vita commerciale e di affari intensificandone lo sfruttamento delle aree, mentre tutto il resto della vita urbana andrà espandendosi, cercando aria e polmoni nella vicina campagna. Ne conseguirà che mentre nel vecchio centro abitato il fabbisogno di area per abitante sarà minimo, nelle zone di ampliamento invece lo sfruttamento avverrà in forma ampia ed estesa quale comporta la costruzione di edifici isolati o quartieri giardino.

Da un esame dei gruppi abitati ora costruiti risulta che mediamente ogni casa isolata ha una disponibilità di mq. 600 e calcolata una popolazione di 6 abitanti per casa si ha un fabbisogno di area in mq. 100 per abitante. D'altronde una parte del piano di ampliamento, specialmente quella più attigua all'abitato attuale, avrà una edificazione più intensa. Valutando questa parte  $\frac{1}{4}$  del totale e tenendo per ipotesi un fabbisogno per essa di soli mq. 20 per abitante, avremo un fabbisogno medio per tutto il piano di circa 50 mq. Il piano progettato interessa complessivamente una zona di metri quadrati 12.500.000 da cui detratta la superficie assegnata alle strade, piazze, al porto, alla zona industriale ed agli impianti ferroviari attuali, che complessivamente è di metri quadrati 3.500.000, rimangono disponibili alla edificazione mq. 9.000.000. Non è possibile fissare esattamente la superficie attualmente edificata e compresa nel piano di ampliamento, ma da un apprezzamento sommario si ritiene che essa sia di circa mq. 1.500.000, per cui la disponibilità effettiva di area fabbricabile del piano è di mq. 7.500.000, che, date le ipotesi fatte, è sufficiente ad una popolazione di 150.000 abitanti.

Si deve in realtà tener anche conto che entro all'attuale cinta cittadina molto c'è da sfruttare per abitazioni, ma

certo è che se Padova avrà l'incremento che si spera, la previsione fatta per il suo ampliamento non è troppo esagerata, tanto più se si tiene presente che le zone estreme del piano, anche se non saranno sfruttate per abitazione nei limiti previsti, hanno pur bisogno di una regolazione di viabilità fatta fin d'ora in relazione con il resto del territorio sistemato.

\*\*\*

Si sono progettate strade e piazze per una complessiva superficie di metri quadrati 1.145.383 e dell'estesa complessiva di km. 118. Con le nuove strade si è cercato di conciliare quanto più fosse possibile le esigenze di una sistemazione nuova con la situazione di fatto attuale, cercando di armonizzare ed ampliare tutto ciò che in forma embrionale già esisteva, in sistema con le arterie principali di comunicazione.

Si è creduto anche necessario costruire una linea di allacciamento generale di tutto il piano che sarà una nuova circonvallazione la quale permetterà di avviare il movimento che affluisce e defluisce sulle provinciali di Cittadella, di Camposampiero, di Vicenza, di Bologna, di Venezia e di Piove attraversando la zona industriale e passando sul perimetro del porto fluviale.

Nel piano si è compresa inoltre una sistemazione della circonvallazione attuale e si progettarono in punti opportuni 11 nuove piazze.

Alle strade si sono date larghezze variabili da metri 8 a metri 16 ritenuto che le nuove costruzioni dovranno sorgere su linee arretrate in modo da avere una distanza minima di m. 9 dall'asse stradale così che tutte le costruzioni godano di un minimo di area e di luce di metri 18.

Sono previsti quattro manufatti principali sulla nuova circonvallazione, un cavalcavia sulla Padova - Venezia, due ponti, uno sul Piovego ed uno sul canale di Ronciette per la stessa strada, un cavalcavia sulla ferrovia Padova-Milano.

Sono sistemati a giardino pubblico tredici spazi di gola esterna agli attuali baluardi della mura cittadina.

Si è infine provveduto allo spostamento dello scolo consortiale Fossetta per dar scolo alla zona agricola esterna al piano.

Tutte le strade sono progettate in macadam con marciapiedi in sabbia e tombinatura centrale di scolo delle acque.

\*\*\*

Il complesso delle opere che si sono progettate si prevede possa implicare la spesa di lire 58.000.000 sulla base degli attuali prezzi di mercato.

Questa spesa, distribuita per il periodo di 50 anni e ragguagliata così all'importanza delle opere da eseguire, come ai benefici da ritrarre, non sembra possa considerarsi troppo onerosa per una Città che si avvia ad uno sviluppo tale da rendere necessaria l'attuazione progressiva del piano stesso.

Applicando il contributo di miglioria alle aree interessate previsto dalla legge del 1865 con obbligo ai frontisti della cessione delle sedi stradali e tenendo a carico del Comune l'onere per le anticipazioni delle somme occorrenti, la spesa suddetta potrebbe essere totalmente recuperata solo che il *plus valore* medio dei 9.000.000 circa di metri quadrati costituenti la zona soggetta a contributo risultasse di 12 lire al mq. Tale apprezzamento del *plus valore* rappresenta una previsione logica poichè basata sul rapporto fra lo stato di fatto attuale e quello risultante a completa edificazione di tutte le aree soggette al contributo.

Quindi l'esecuzione del piano, anche nei riguardi della spesa, risulta opportuna e conveniente.

Padova, 1 Dicembre 1922.

L' ASSESSORE  
ING. A. BERLESE

L' INGEGNERE CAPO  
ING. T. PAOLETTI

RELAZIONE SANITARIA

- -

- -



Sulle condizioni del suburbio ai riguardi dell'Igiene, sia in rapporto al regime delle acque, sia in rapporto ai vecchi e ai nuovi fabbricati informamo le relazioni dello scrivente annesse al resoconto morale per gli anni 1890-1904 e le successive, con molta frequenza — e talune in forma energica — inoltrate alla On. Giunta man mano che se ne offriva l'occasione per rilievi fatti, durante un trentennio, nelle periodiche ispezioni d'iniziativa dell'ufficio o su reclamo dei privati.

A rigore, soltanto togliendo da queste relazioni quanto si riferisce ai più gravi inconvenienti riscontrati nelle zone suburbane limitrofe alla Città, si potrebbe dare un'idea della entità dei medesimi, della loro importanza per la salute pubblica.

Ma, anche per brevità, non è qui opportuno riassumerli nemmeno sommariamente: basti considerare che le proposte per la inabitabilità di case suburbane fino all'inizio della guerra (molto più limitate dopo per la crisi edilizia) sono senza numero e ciò a dimostrazione del bisogno vero, da lungo tempo sentito di un provvedimento serio ed efficace.

E' anzitutto da osservare che è precisamente in tutte le zone circostanti alle mura e nei sobborghi (che hanno per caratteristica aggruppamenti di case con popolazione costituita quasi esclusivamente di artigiani, di ferrovieri ecc.) che le

condizioni igieniche lasciano più a desiderare. Sono catapecchie ancora più condannabili dei così detti *casoni*, dei quali pure esistono ancora troppi esempi lungo la *strada dei letamai* e isolati qua e là ovunque, nella zona suburbana viciniora.

Così è che la Città la quale con gli approvati lavori di risanamento, nel volgere di parecchi anni si avvia a conseguire i maggiori benefici, si troverebbe stretta da una larga cerchia di malaria, ove il piano regolatore non fosse esteso all'immediato territorio suburbano. Chi percorre quest'ultimo lungo le strade principali di accesso alle porte e barriere, lungo quelle di circonvallazione (a non dire delle altre di secondaria importanza) resta non solo meravigliato, ma nauseato di quanto si offre alla sua osservazione, e si domanda come mai in un Comune, importante come il nostro, possano tollerarsi cose che, anche in un piccolo centro, stuonerebbero quale anacronismo.

Ciò in parte dipende dal fatto che, malgrado le disposizioni di legge e dei regolamenti, questi trovano difficile applicazione tra la gente meno educata e meno civile (il costume dovrebbe precedere la legge, ciò che da noi purtroppo resta sempre un pio desiderio); dipende inoltre da questo che si è voluto considerare diversamente chi abita in città da chi abita fuori, lungo le strade, fra i campi, quasi che gli organismi non fossero tutti eguali e non si dovessero trattare alla stessa stregua, di fronte alle cause morbigene.

E' questione non solo di salute, è questione anche di decoro, è questione di morale; è infatti nei quartieri più luridi che la Questura trova i suoi polli.

E noi di quartieri luridi ne abbiamo a iosa subito fuori città e primo fra tutti, presso Barriera Trento, quello chiamato la Croazia, che significa *luridume*. Luride sono le case, luride le adiacenze; qui le malattie fanno strage, qui si preparano il rachitismo e le altre infantili organiche deficienze, da qui proviene l'alto coefficiente di mortalità, specialmente

per tubercolosi e per le malattie esaurienti, create e mantenute dalla miseria e dal malcostume, inevitabilmente ad esse legati.

L'igiene del suolo è all'unisono con quella dell'abitato; ovunque fossi con acque stagnanti, condotti di scolo senza facile deflusso, cave di prestito per lavori ferroviari mantengono le più opportune condizioni per il diffondersi della malaria, dopo la guerra più che mai da temersi, per il ritorno di numerosi congedati con gravi infezioni contratte sul Carso, sul Piave, sull'Isonezo, in Albania, in Macedonia. Il problema della malaria si è fatto grave, anche per il nostro Comune; non è soltanto un problema sanitario, ma eziandio un problema economico che coinvolge l'avvenire della civiltà e del progresso.

Così dicasi della pellagra, la quale nelle cattive condizioni del suolo trova facile modo per riprendere il suo fatale cammino.

Inoltre la difficoltà di poter disporre di liberi corsi d'acqua rende pure difficile il regolare funzionamento dei numerosi stabilimenti industriali di Borgomagno (distillerie, lavanderie, tintorie, gazometro, fabbrica di seta artificiale, ecc.) e qualsiasi costruzione collettiva, per la quale i metodi più moderni di fognatura richiedono il pronto allontanamento del liquame.

Certo qualche miglioramento parziale si è ottenuto in seguito agli insistenti reclami dell'ufficio d'igiene, ma ciò in zone troppo limitate, come ad esempio quello ove sorgono le case Zancan in Borgo Magno prima esposta a frequenti allagamenti.

Non occorrono rimedi parziali, occorrono mezzi di carattere generale, estesi a tutto l'immediato suburbio, quali soltanto possono essere contemplati, in un piano regolatore il quale appunto ampliando la cerchia della Città consideri

ogni nuovo lavoro in relazione alle prescrizioni per essa ora in vigore.

E qui si domanda: continuando con l'attuale libertà, che permetterebbe di aggiungere al male, gravissimo d'oggi, nuovi e, necessariamente, mali sempre più gravi, a quale miserevole stato, nel volgere di pochi anni, sarebbe ridotta questa nostra Padova, alla quale tanto affetto ci lega, e alla quale vorremmo riservato il più grande avvenire?

E' quindi con simpatia che lo scrivente ha notizia delle proposte che l'On. Giunta ha divisato di presentare al Consiglio per l'approvazione di un piano regolatore generale di ampliamento della Città, aggiungendo il voto che esse abbiano al più presto la desiderata attuazione.

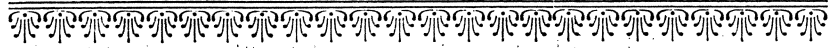
*Padova, li 30 Novembre 1922.*

L' UFFICIALE SANITARIO  
DOTT. ALESSANDRO RANDI

## RELAZIONE FINANZIARIA

- -

- -



Il piano finanziario di massima per l'esecuzione dell'opera si riduce a determinare, in via presuntiva, l'onere del Comune per interessi sulle somme che annualmente occorrerà anticipare ad un saggio da stabilirsi, non solo in base al costo attuale dei capitali, ma anche al costo probabile avvenire, per quanto siano possibili le profezie in tema di economia e di finanza.

Il progetto tecnico infatti e la relazione illustrativa che lo accompagna presuppongono il rimborso, sotto forma di contributi di miglioria in natura o in denaro, del costo totale dell'opera. Economicamente quindi il Comune verrebbe a sopportare il solo aggravio degli interessi, sulle somme nette man mano anticipate e recuperate direttamente od a mezzo di quegli Istituti di Credito cui sarà affidato il servizio di cassa dell'operazione. La quale operazione, a parere dello scrivente, non può nel primo tempo, cioè fino al raggiungimento della massima anticipazione (fine del 6° anno), assumere forma diversa da quella di uno o più conti correnti.

Pel periodo successivo si potranno avere due operazioni distinte:

- 1) conto corrente per le anticipazioni che occorreranno annualmente (pareggiate nel corso ed al più tardi alla fine di ciascun anno dall'ammontare dei rimborsi in danaro da parte degli interessati, per cui potrà provvedersi anche di-

rettamente dal Comune siccome operazione normale di Cassa);

2) mutuo o prestito regolare — per l'ammontare della massima anticipazione — operazione quest'ultima di forma diversa a seconda che il progetto di opere in esame venga considerato per se stante od in funzione di tutta la complessa vita economica e finanziaria del Comune.

Considerato per se stante, potrebbe concretarsi un mutuo a 50 anni sull'ammontare della massima anticipazione, con pagamento dei soli interessi per 44 anni e restituzione del debito, oltre agli interessi, con annualità decrescente negli ultimi 6 anni, destinando all'uopo — per quanto si riferisce alla restituzione del capitale — i rimborsi degli interessati scadenti in quegli anni, rimborsi che restano disponibili per chè — terminata l'esecuzione dell'opera — non c'è più bisogno di investirli sotto forma di anticipazioni.

Considerato in funzione del complesso della vita comunale potrebbe invece concretarsi un mutuo ad ammortamento graduale secondo la forma consuetudinaria (ad annualità costante comprensiva di quota di capitale e d'interessi) della durata di 44 anni, od anche di 50 anni, a seconda che si ritenga opportuno far coincidere l'estinzione del mutuo col periodo di esecuzione delle opere, o con quello di cessazione totale dei rimborsi per il completo recupero dei capitali anticipati.

In ambi i casi (mutuo a 44 o a 50 anni) il Comune verrebbe apparentemente ad aggravarsi direttamente dell'onere della massima anticipazione; in realtà farebbe soltanto una anticipazione, perchè rimarrebbero alla fine dell'operazione a sua disposizione i rimborsi dovuti dagli interessati in importo pari alla massima anticipazione, onde potrebbe usarne per esecuzione di altre opere che indubbiamente saranno anche allora richieste dalla collettività.

In parole povere le annualità di capitale pagate a par-

tire dal settimo anno fino al 50° (nel primo caso) o al 56° (nel secondo) sarebbero recuperate completamente nell'ultimo periodo, per cui il Comune non avrebbe realmente fatto altro che un accantonamento del capitale stesso.

\* \* \*

Il piano *allegato A* prospetta la soluzione del problema, considerata l'esecuzione delle opere per se stante, siccome un servizio speciale.

L'ammontare del finanziamento (pagamenti e ricuperi in denaro) viene, con la relazione illustrativa del progetto, fissato in 50 milioni di lire, nel periodo di 50 anni (supposto un milione all'anno di lavori): è previsto il caso di acceleramento delle opere verso obbligo negli interessati di anticipo delle somme occorrenti. I ricuperi sono previsti diluendo in un quinquennio (a partire dal 3° anno dall'esecuzione dei lavori) l'anticipazione effettuata in un dato esercizio: può essere accordata una rateazione più lunga, sino a dieci anni, a condizione però che l'interessato si assuma il carico degli interessi sui ritardati rimborsi.

Nel predisporre il piano di massima necessita fare astrazione da tali eventualità: il caso di anticipo dei fondi da parte degli interessati per l'acceleramento delle opere, diminuendone il periodo di esecuzione, porterà un beneficio per il minore carico d'interessi: il caso di ritardato rimborso non porterà nessun maggiore aggravio al Comune, perchè gli interessi si sommano col debito capitale dell'interessato, onde il Comune ricupera l'uno e gli altri.

Come si vede dal piano allegato A - l'operazione si svolge completamente nel periodo di 56 anni, costituito da otto cicli settennali, che nel piano non appaiono distinti, perchè c'è l'accavallamento dei rimborsi a partire dal 3° anno dall'inizio delle opere, come si è accennato più sopra. Ma ciò ha

un'importanza relativa: ciò che ha importanza è invece lo ammontare delle anticipazioni da una parte, dell'onere annuo a carico del bilancio del Comune dall'altra.

Parlando anzitutto delle anticipazioni, si fa presente come esse oscillino fra un minimo di lire 200.000 al 56° anno ad un massimo costante di lire 4.000.000 dal 7° al 50° anno inclusivi. L'esposizione costante dei 4.000.000 per il periodo dei 44 anni si spiega ponendo mente al fatto che a partire dal 7° anno il recupero totale (1 milione) pareggia la anticipazione per lavori, ogni anno sostituendosi altrettante quote di nuovi rimborsi a quelle che cessano per maturato quinquennio di rateazione. Col 50° anno cesseranno le anticipazioni e si avranno negli anni successivi soli rimborsi a scala decrescente, che ammortizzeranno nei 6 anni (51 - 56) i 4 milioni di anticipazione massima, la quale scala decrescente dal 52° al 56° anno è l'inversa della progressione dei rimborsi dal 3° al 7° anno.

Nel primo periodo le anticipazioni vanno da un minimo di un milione alla fine del 1° anno (1923) al massimo di quattro milioni alla fine del 6° anno, o inizio del 7° anno, massimo che si mantiene poi costante sino alla fine del 50° anno come si è detto più sopra.

Pel servizio degli interessi a carico del Comune, (da impostarsi annualmente fra le spese effettive per liquidarli e pagarli alla fine di ciascun esercizio, per cui l'esposizione annua dell'Istituto sovventore sarà sempre ed esclusivamente di solo capitale) venne preso di base il saggio del 6% annuo nella considerazione che l'eventuale saggio, superiore probabilmente nei primi anni dell'operazione, sarà ricompensato dal minore saggio che indubbiamente si avrà con la ricostruzione economica e sociale della Nazione, ora veramente iniziata, la quale rendendo meno diffidenti i capitali ne accetterà più larga offerta e quindi minore la remunerazione.

Ad ogni modo trattasi di somme che sono indipendenti

dal piano generale delle anticipazioni di capitale, onde le eventuali oscillazioni del saggio avranno bensì influenza sull'economia complessiva dell'opera (diminuendo od aumentando l'aggravio diretto del Comune) ma non sul piano di esecuzione di essa.

Si è poi supposto, in relazione con quanto praticamente avviene, che la somma da richiedersi in anticipazione per ciascun esercizio, non sia la totale sino dall'inizio di esso, ma graduata a seconda delle necessità (nulla probabilmente nei primi mesi) cosicchè — mentre viene considerato l'interesse sul totale debito alla fine di un dato esercizio, — si considera solo per metà l'onere per le anticipazioni dell'esercizio di cui si tratta. Il primo anno per esempio si prevedono per interessi passivi solo 30.000 lire in luogo delle 60.000 che sarebbero richieste se il milione fosse anticipato al primo gennaio; ; il secondo anno si prevedono lire 90.000 (e cioè lire 30 mila come per il primo anno e lire 60.000 sul milione di esposizione a fine primo esercizio) e così via.

Per ragioni prudenziali poi si è supposto che i rimborsi degli interessati avvengano solo alla fine d'anno (mentre logicamente sarà provveduto agli incassi rateali di esso), per cui è a ritenersi che l'onere effettivo a carico del Comune sia preveduto con tale larghezza da non lasciare adito a sorprese incresciose.

L'onere totale del Comune sarà di lire 13.500.000; l'aggravio minimo sarà di lire 12.000 al 56° anno; il massimo di lire 270.000 costante dal 7° al 56° anni inclusivi, in corrispondenza con l'anticipazione costante dei 4.000.000 di lire per l'esecuzione delle opere progettate: il 1° anno (1923) sarà di lire 30.000. Il maggiore gravame per la finanza comunale si avrà così nel periodo di esecuzione delle opere e cesserà del tutto sei anni dopo il loro completamento.

Se il problema del finanziamento dopo il primo periodo di anticipazioni, lo si considera in relazione a tutta la vita economica e finanziaria del Comune e lo si risolve quindi con contrattazione di mutuo ad estinzione graduale, si ha la diversità di carichi annui e globali quali risultano dai conti seguenti a seconda che si stabilisca l'ammortamento in 44 (allegato B) od in 50 anni (allegato B').

Nel caso del mutuo ammortizzabile in 44 anni, (allegato B) si avrebbe, supposto l'interesse del 6% annuo, un onere costante a carico del bilancio generale di lire 260.024,24 annue e così per i 44 anni un totale di L. 11.441.066,56

In tale importo è però compresa anche la restituzione del capitale di » 4.000.000,—

onde il carico degli interessi è di L. 7.441.066,56

Poichè, come è detto più sopra, durante tale periodo le anticipazioni necessarie per le opere in corso sarebbero annualmente pareggiate dall'ammontare dei rimborsi (veggasi allegato A) il servizio fatto direttamente dal Comune quale servizio normale di Cassa potrebbe considerarsi senza aggravio d'interessi passivi ritenendosi questi compensati dagli interessi attivi per la rateazione dei rimborsi. Volendo tuttavia mantenere identiche le condizioni del problema per tutte le soluzioni prospettate, si aggiunge il carico totale degli interessi, sulla anticipazione, in lire 30 mila annue (evidentemente esagerato) e così

L. 1.320.000,—

Si aggiungono anche, naturalmente,

da riportarsi L. 8.761.066,56

si riportano L. 8.761.066,56

gli interessi passivi del conto corrente  
per il I° periodo (6 anni) quali risultano  
dall'Allegato A in » 960.000,—

Totale L. 9.721.066,56

Ma bisogna anche tenere conto degli  
interessi attivi per il periodo che va dai  
51 ai 56 anni dell'operazione comprensiva  
di conti correnti e mutui, interessi il cui  
ammontare, nella ipotesi meno favorevo-  
le per il Comune, è eguale agli interessi  
passivi del conto corrente dal II al VI  
anno inclusivi, ossia

L. 780.000,—

Per cui l'onere effettivo netto del Co-  
mune è di

L. 8.941.066,56

\*\*\*

Nel caso di contrattazione di mutuo  
ammortizzabile in 50 anni, (allegato B')  
si avrebbe un onere costante dal 7° al 56°  
anno inclusivi di lire 253.777,16 e così  
complessivamente per i 50 anni

» 12.688.858,—

Aggiungendo per il ragionamento e-  
sposto più sopra - trattando del mutuo  
ammortizzabile in 44 anni - gli interessi  
passivi sulle anticipazioni in

» 2.280.000,—

Totale L. 14.968.858,—

e togliendo :

a) il capitale restituito in L. 4.000.000

Riporti L. 4.000.000 L. 14.968.858,—

	<i>Riporti</i> L. 4.000.000	L. 14.968.588,—
b) l'ammortare degli interessi attivi per il periodo 51°-56° anno sopra esposto in	» 780.000	» 4.780.000,—
si ottiene l'onere complessivo netto per		<hr/>

L. 10.188.858,—

il Comune in

L'operazione finanziaria — supposto che il progetto di opere venga considerato per se stante durante tutto il periodo di sua durata — viene a gravare economicamente sul Comune per

» 4.558.933,44

in più delle previste sull'operazione di mutuo ammortizzabile in 44 anni e per

» 3.311.142,—

in più delle previste sull'operazione di mutuo ammortizzabile in 50 anni.

Data tale situazione, viene logica la conclusione che sia da preferirsi l'operazione economicamente più vantaggiosa, minime essendo le differenze di carico finanziario annuo, ossia

a) il conto corrente per i primi sei anni, sino cioè al raggiungimento della massima anticipazione;

b) il mutuo ad ammortamento in 44 anni a partire dal 7° anno dall'inizio dei lavori, con annualità costante comprensiva degli interessi e della quota di registrazione graduale del debito (a quelle migliori condizioni che sarà possibile ottenere, includendo eventualmente, come venne fatto negli ultimi mutui con la locale Cassa di Risparmio — le clausole che acconsentano la variazione del saggio d'interesse in relazione al tasso ufficiale di sconto, e il pagamento anticipato in qualunque tempo del debito residuo su domanda del Comune);

c) il servizio delle anticipazioni e il ricupero dei rimborsi fatto direttamente dal Comune o con conti correnti annui a partire dal settimo anno dall'inizio dei lavori.

*Padova, 30 Novembre 1922.*

IL RAGIONIERE CAPO  
Z. BOECHE

ALLEGATO **A**

## OPERAZIONI DI CONTO CORRENTE

SPESA PRESUNTA : L. 50.000.000 in 50 ANNI

ANNI	DESCRIZIONE	Antecipazione per lavori	Ricuperi		Debito alla fine 6° anno	Ammortamento debito	Quere effettivo pel Comune				
			Contributi	Interessati			interessi fino 6° anno	interessi sugli anticipi successivi	interessi sul mutuo per ammortam. debito	TOTALE	
1 a 6	Situazione alla fine del VI anno (Veggasi alleg. A)	6.000.000	2.000.000	—	4.000.000	—	900.000	—	—	—	960.000
7 a 50	Anticipi, annualità passive e ricuperi anni dal VII al L anno, inclusivi	44.000.000	44.000.000	—	—	4.000.000	—	1.320.000	—	7.441.066,56	8.761.066,56 <sup>(1)</sup>
51	Ricuperi e interessi attivi	—	1.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—
52	id.	—	1.000.000	—	—	—	—	—	—	—	—
53	id.	—	800.000	60.000	—	—	—	—	—	—	—
54	id.	—	600.000	120.000	—	—	—	—	—	—	—
55	id.	—	400.000	168.000	—	—	—	—	—	—	—
56	id.	—	200.000	228.000	—	—	—	—	—	—	—
	Interessi attivi che si portano a deduzione dell'onere p. inter.	50.000.000	50.000.000	780.000	—	—	960.000	1.320.000	—	7.441.066,56	9.721.066,56
		—	—	780.000	—	—	—	—	—	780.000	780.000
		50.000.000	50.000.000	—	—	—	960.000	1.320.000	—	6.661.066,56	8.941.066,56

(1) Annualità costante:

a) per mutuo ammortizzabile in 44 anni:

L. 260.024,24 X 44 L. 11.441.066,56

b) p. ant. corr. n. 30.000,— X 44 n. 1.320.000,—

Totale L. 290.024,24 X 44 L. 12.761.066,56

Meno: Ammortamento debito L. 4.000.000,—

L. 8.761.066,56

ALLEGATO **B**<sup>1</sup>

- 1) Come al N. 1 dell' Allegato B
- 2) Come al N. 3     ,,     B
- 3) Operazione di mutuo ed annualità costante ammortizzabile dal 7°  
al 56° anno (50 anni) per l'ammontare dell'anticipazione massima  
(L. 4.000.000) al 6 %.

ANNI	DESCRIZIONE	Anticipazioni per lavori		Ricuperi		Debito alla fine 6° anno	Onere effettivo per Comune				
		Contributi	Interessi attivi	Contributi	Interessi attivi		Mutuo ammortamento debito	Interessi fino al 6° anno	Interessi sugli annui successivi	Interessi per ammortamento	TOTALE
1 a 6	Situazione alla fine del VI anno (Veggasi allegato A)	6.000.000	—	2.000.000	—	4.000.000	960.000	—	—	—	960.000
7 a 50	Anticipi, ann. pass. e ricuperi dal VII al L anno inclusivi	44.000.000	—	44.000.000	—	—	—	1.320.000	8.414.096,88	—	9.734.096,88 <sup>(1)</sup>
51	Annualità, ricuperi e int. attivi	—	—	1.000.000	—	—	—	—	—	—	—
52	id. id.	—	60.000	1.000.000	—	—	—	—	—	—	—
53	id. id.	—	120.000	800.000	—	—	—	—	—	—	—
54	id. id.	—	168.000	600.000	—	—	—	—	—	—	—
55	id. id.	—	204.000	400.000	—	—	—	—	—	—	—
56	id. id.	—	228.000	200.000	—	—	—	—	—	—	—
	Interessi attivi che si portano a diminuzione dell'onere per interessi passivi.	50.000.000	780.000	50.000.000	—	—	960.000	1.320.000	8.688.858	—	10.968.856
		50.000.000	780.000	—	—	—	960.000	—	780.000	—	780.000
		—	—	50.000.000	—	—	—	—	7.908.858	—	10.188.858

(<sup>1</sup>) Annualità costante:  $L. 283.777,16 \times 44 = L. 11.166.195,04$   
 Deduz.: Amm. res. debito da 51 a 56 anno,  $L. 1.247.901,84$   
 Residuo L. 274.761,12

(<sup>2</sup>) Annualità costante per mutuo:  $L. 253.777,16 \times 6 = L. 1.522.662,96$   
 Deduz.: Amm. res. debito da 51 a 56 anno,  $L. 1.247.901,84$   
 Residuo L. 274.761,12

# DELIBERAZIONI CONSILIARI

7 Febbraio 1923 N. 22 - 26 Maggio 1923 N. 107

(Visto ed approvato dalla Giunta Provinciale Amministrativa in adunanza del  
9 Novembre 1923 al N. 2558. - Padova, li 10 Novembre 1923, N. 13488/13458 II  
p. Il Prefetto: Biondi).

Adunanza del giorno 7 febbraio 1923, ore 16.30

## PROCESSO VERBALE

L'anno millenovecentoventitre addì sette del mese di febbraio, alle ore 16,30 nella Sala consiliare sita nel Palazzo comunale.

Si premette che con deliberazione della Giunta municipale in data 2 febbraio 1923 n. 473, è stato convocato il Consiglio comunale in sessione straordinaria per i giorni di mercoledì, giovedì e venerdì 7, 8 e 9 febbraio corrente e che nei termini di legge furono diramati gli inviti ai signori Consiglieri in data 3 febbraio 1923, n. 3836, fu data partecipazione alla R. Prefettura, e fu ottemperato all'art. 292 della legge comunale e provinciale.

Presiede il Sindaco Milani avv. gr. uff. Giovanni

### Presenti all'appello

- |   |   |
|---|---|
| 1. Rizzo Domenico                                   | 20. Manzini dott. Francesco                                     |
| 2. Marin Guglielmo                                  | 21. Bolzonella Alberto  |
| 3. Rossi cav. Luigi                                 | 22. Segati avv. comm. Giovanni                                  |
| 4. Casagrande cav. Antonio                          | 23. Mazzucato Bernardo  |
| 5. Benedetti Vittorio Ass. <i>supl.</i>             | 24. Ricci Curbastro prof. comm. nob. Gregorio, Ass. <i>eff.</i> |
| 6. Milazzo cav. Ruggero                             | 25. Spica prof. comm. Pietro, Ass. <i>eff.</i>                  |
| 7. Mazzari Angelo                                   | 26. Ortolani avv. Giovanni, Ass. <i>eff.</i>                    |
| 8. Fiori Gerardo                                    | 27. Carini comm. Riccardo, Ass. <i>sup.</i>                     |
| 9. Boscaro cav. Ulderico                            | 28. Palamidese cav. Antonio                                     |
| 10. Baliello Adamo                                  | 29. Faggiotto prof. Agostino                                    |
| 11. Dorio Luigi                                     | 30. Tonini cav. Giacomo   |
| 12. Baggio cav. Giuseppe                            | 31. Rebastello dott. cav. Giuseppe, Ass. <i>eff.</i>            |
| 13. Berlese ing. cav. Augusto, Ass. <i>eff.</i>     | 32. Colpi avv. comm. Riccardo, Ass. <i>eff.</i>                 |
| 14. Zorzi Giuseppe                                  | 33. Camilotti cav. Francesco Luigi, Ass. <i>sup.</i>            |
| 15. Giusti ing. co. cav. uff. Francesco             | 34. Arslan prof. comm. Jerwant                                  |
| 16. Sotti dott. Aldo                                |   |
| 17. Milani avv. gr. uff. Giovanni, Sindaco          |   |
| 18. Giudice avv. cav. uff. Giusto, Ass. <i>eff.</i> |   |
| 19. Calabresi rag. cav. Guido                       |   |

### Assenti

- |  |   |
|--|---|
| 35. Milanetto Luigi  | 47. Melati prof. Gino.                  |
| 36. Zecchinato Giuseppe                                      | 48. Barbato Silvio                      |
| 37. Galesso Gaetano  | 49. Gallani dott. on. Dante             |
| 38. Righi cav. Ernesto                                       | 50. Parnigotto Napoleone                |
| 39. Tombolan Fava rag. cav.<br>Gian Pietro. <i>Ass. sup.</i> | 51. Galeno prof. on. Paolo An-<br>gelo. |
| 40. Bettin Giovanni  | 52. Panebianco prof. on. Gino           |
| 41. Pianta Giulio  | 53. Rodomonte Camillo                   |
| 42. Caretta Germano  | 54. Candido Alessandro                  |
| 43. Frizzi avv. Giuseppe                                     | 55. Brentan Carlo Catone                |
| 44. Piva prof. gr. uff. on. Edoardo.                         | 56. Bertan Augusto                      |
| 45. Alessio prof. gr. cr. onor.<br>Giulio.                   | 57. Trevisan Francesco                  |
| 46. Miari de' Cumani ing. gr. cr.<br>co. Giacomo.            | 58. Tornago Vittorio                    |

### Defunti

59. Zaniboni prof. comm. Baldo, 60. Levi Civita avv. comm. sen.  
Giacomo.

### Usciti durante l'adunanza

Prima della votazione di cui al n. 22 progressivo annuale di seduta pubblica: 1. *Fiori* - 2. *Milazzo* - 3. *Rossi*.

Assistono durante la seduta il Segretario generale avv. comm. *Alfredo Canalini* ed il Segretario dott. *Pietro Santandrea*.

Il PRESIDE visto che il numero degli intervenuti è sufficiente a termini di legge per la validità delle deliberazioni, dichiara aperta la seduta alle ore 17 e scusa l'assenza dei Consiglieri: *Galeno*, *Miari de' Cumani* e *Pianta*.

Fungono da scrutatori per tutta l'adunanza i signori: *Bolzonella*, *Boscaro* e *Marin*.

## SEDUTA PUBBLICA DEL GIORNO 7 FEBBRAIO 1923

N. 22 (Prot. Gen. N. 7251)

**PIANI REGOLATORI. — Approvazione del piano regolatore di ampliamento della Città e domanda di una legge speciale per l'attuazione.** (*N. 6 dell'ordine del giorno di seduta pubblica.* I. lettura).

**PRESIDE.** Da tempo è stato distribuito a stampa ai singoli Consiglieri sul presente argomento la relazione generale della Giunta con la relazione tecnica sanitaria, la relazione finanziaria e la pianta topografica. Non occorre pertanto ch'io mi dilunghi ora con altre spiegazioni avendo ogni Consigliere avuto campo di approfondire l'argomento; apro quindi su di esso senz'altro la discussione generale.

**GIUSTI.** Dall'esame del progetto del piano regolatore d'ampliamento della Città presentato dalla Giunta mi son fatto il convincimento che il progetto stesso corrisponda ad una necessità e che la Giunta ha saputo risolvere l'urgente problema in modo veramente encomiabile. Prova di ciò è anche il fatto che i competenti che hanno preso in esame le proposte della Giunta non hanno potuto che lodare nelle sue linee generali il progetto di massima presentato. Per quanto riguarda l'esecuzione di esso occorre tener presente che la stessa Giunta si è riservata di sottoporre man man al Consiglio, per la sua approvazione, i progetti particolareggiati di ogni singola zona ogni qualvolta che in questa sarà per darsi attuazione ai lavori.

Scendendo ad un esame di dettaglio, rilevo che anzitutto tale piano considera una zona di ampliamento che circonda in forma di anello la Città, e questo, secondo me, è un grande vantaggio perchè se la Giunta avesse considerato solo qualche

zona o tenuto conto solo delle zone ove al momento si presenta maggiormente la necessità di provvedere, nelle altre zone non contemplate dal piano, si sarebbe manifestato in tempo assai breve quella anarchia nelle costruzioni che oggi è tanto deplorata nel nostro immediato suburbio e quindi saremmo venuti certamente a trovarci in condizioni quasi analoghe a quelle odierne per le quali tanto bisogno sentiamo di avere un piano regolatore.

Il piano interessa complessivamente una zona di 7.500.000 metri quadrati di area fabbricabile non compresa in tale cifra la superficie attualmente fabbricata e l'area destinata a strade, piazze, al porto, alla zona industriale ed agli impianti ferroviari attuali. Ora può sembrare, come prima impressione, che la zona considerata sia troppo vasta, ma d'altra parte la Giunta ha dovuto tenere presente che questo piano, che si svolgerà gradualmente, contempla un avvenire anche lontano: era bene che ciò si tenesse presente onde comprendere anche i futuri bisogni che eventualmente saranno per presentarsi nel suburbio.

La Giunta poi tenendo conto delle necessità relative alla viabilità, ha studiato la disposizione delle strade in modo da dare ad esse uno sviluppo maggiore ed una maggiore ampiezza in quelle zone dove facilmente si può prevedere un maggiore sviluppo di fabbricati ed una maggiore intensità di traffico, cioè nelle zone che sono prossime alla ferrovia, in quelle che si trovano vicino al luogo ove sorgerà il porto fluviale e finalmente in quelle zone che acquisteranno un maggiore carattere industriale. Nei riguardi delle costruzioni viene applicata una disposizione molto utile per la quale nessun fabbricato può avere una distanza minore di nove metri dall'asse stradale; si avrà pertanto che tutte le costruzioni godranno di un minimo di area e di luce di metri 18.

Il progetto contempla pure la costruzione di piazze e soprattutto la sistemazione a giardino pubblico di tredici spazi di golena esterna agli attuali baluardi della mura cittadina, opera questa che riuscirà molto utile inquantochè darà a questa parte del suburbio una configurazione abbastanza variata e piacevole; cosicchè anche la popolazione che abiterà fuori dal centro avrà campo di trovare tutte le comodità proprie della Città moderna.

La costruzione contemplata nel piano di una nuova strada di circonvallazione esterna alla Città che distaccandosi dalla strada per Vigodarzere al di là di barriera Mazzini attraversa la zona industriale e passando sul perimetro del porto fluviale va ad unirsi con la vecchia circonvallazione è pure opera assai utile perchè diminuirà il passaggio dei carri pesanti per la Città e costituirà una linea di allacciamento generale di tutto il piano.

Altro problema importante che risolve il progetto sottoposto alla nostra approvazione è quello della fognatura. Tale problema la Giunta si è posto coordinandolo al bisogno, da tempo sentito, di poter finalmente addivenire ad un progetto concreto di fognatura generale della Città e questo l'ha fatto onde avere un progetto che risponda ai bisogni presenti e futuri, perchè altrimenti poteva avvenire che i condotti interni non fossero poi in correlazione con quelli che sarebbero stati necessari per la Città nuova. Mi auguro che anche questo progetto di fognatura venga presto in discussione in Consiglio, ma in ogni modo si può fin d'ora rilevare che è stata assai previdente la Giunta col definire senz'altro le zone che dovranno essere attraversate dal sistema generale di fognatura.

Per il piano finanziario la Giunta si è naturalmente valsa di quanto viene concesso in materia ricorrendo ad una legge speciale perchè non potevano bastare nè le disposizioni generali della legge sulle espropriazioni per pubblica utilità, nè le disposizioni speciali per la manutenzione delle strade vicinali; se queste fossero state sufficienti si sarebbe potuto fare a meno d'invocare una legge speciale per il nostro piano regolatore. Ma noi sappiamo che quando si tratta di aprire strade vicinali occorre il consenso di tutti i frontisti, ora sarebbe bastato che un limitato numero di frontisti fosse stato contrario ai lavori proposti dalla Giunta perchè questi lavori non potessero più avere attuazione. Bene adunque ha fatto la Giunta a proporre che venga chiesta una legge speciale per l'esecuzione del piano di ampliamento del suburbio. Premesso ciò ne viene come conseguenza logica che la Giunta si valga di tutti i mezzi economici che la legge consente perchè la spesa venga addossata in gran parte, se non totalmente, agli utenti i quali, dall'attuazione del piano avranno la loro proprietà grandemente valorizzata, di modo che l'onere ad essi

imposto sarà grandemente compensato dal miglioramento derivante alla loro proprietà.

Per tutti questi motivi credo che il progetto presentato dalla Giunta non solo sia degno della nostra approvazione ma meriti anche un plauso, plauso che deve essere diretto in modo particolare all'ufficio competente che nello studiarlo ha saputo tener conto di tutte le esigenze presenti e di tutte le necessità future.

FAGGIOTTO. Dopo le parole di lode pronunciate dal consigliere Giusti, che, con la sua particolare competenza ha or ora illustrato il progetto di piano di ampliamento della Città presentato dalla Giunta, credo che poco possa aggiungersi. Però non è male ribadire il concetto che ci troviamo di fronte ad un piano di massima poichè a quanto mi consta è stato su questo punto che si è discusso. Credo cioè sia il caso di rilevare ancora una volta che tale piano di massima è stato fatto e ordinato allo scopo di ottenere una legge speciale che alla sua volta permetta poi l'attuazione dei singoli piani d'esecuzione d'approvarsi man mano che si presenterà l'utilità di dar corso nelle varie località ai lavori solamente delineati nelle loro linee principali nel progetto d'insieme. Inoltre si può aggiungere, per quanto si tratti di ragioni evidenti a tutti, che il piano è perfetto in sé dal punto di vista tecnico, finanziario, amministrativo, ma prospetta una situazione contingente, si basa cioè sul valore attuale; può quindi darsi che questi valori subiscano nel futuro variazioni e per conseguenza il piano debba alla sua volta subire trasformazioni corrispondenti a questi mutamenti di valori e di situazioni. La Giunta non poteva fare altrimenti, doveva basarsi sulla situazione di fatto dell'oggi, salvo ad introdurre nei singoli progetti esecutivi quelle varianti che al momento dell'attuazione si rendessero necessarie e utili. Così certe critiche di dettaglio che ho sentito fare non hanno ragione di sussistere in quantochè in un piano di massima così generale, ragioni di dettaglio non potevano essere prese in esame se non avevano un'importanza diretta in relazione a tutto il progetto. Quando si tratterà invece di dare esecuzione ai singoli progetti parziali relativi a ciascuna zona si vedrà sulla opportunità di seguire più o meno un dettaglio piuttosto che un altro.

Anche per quanto riguarda la parte finanziaria, che pure

essa ha sollevato discussioni e timori, essendosi parlato perfino di malinconie da parte dell'Amministrazione comunale di buttare via dei milioni, credo si siano fatte critiche ingiustificate.

Tuttavia debbo alla mia volta fare un'osservazione: Io ho letto attentamente la relazione della Giunta e nel seguire con particolare interesse i mezzi a cui questa intende di ricorrere per dare attuazione al suo piano non ho potuto fare a meno di osservare una circostanza che a parere mio è importante e credo utile prospettare. Dove si tratta di cessione di aree stradali a titolo di contributo di miglioria, la relazione dice: «Sembra a noi che il contributo in natura debba «nella generalità dei casi considerarsi come parte, calcolata «come sopra, del contributo ordinario e che quindi il contributo ordinario debba restare obbligatorio per tutti, salvo «poi a detrarre a favore dei frontisti il valore del contributo «ordinario dato in natura. E se in qualche caso eccezionale «il contributo in natura sorpasserà quello ordinario, esso «sarà però egualmente un ben naturale e logico concorso del «privato in un'opera che ridonda specialmente a suo vantaggio». Mi pare che in qualche caso con questa disposizione si tiri un po' troppo la corda a danno del contribuente e si possano commettere delle ingiustizie, e ciò si può rilevare con qualche esempio pratico. Se per esempio la strada che percorre il territorio di un determinato podere lo fa nel senso longitudinale importa l'occupazione di una quantità maggiore di terreno di quella che sarebbe occupata se lo percorresse nel senso della latitudine; così viene a farsi un trattamento d'inferiorità ai proprietari di vaste zone di terreno attraversate da strade soltanto nel senso della latitudine. Ho creduto bene prospettare questo scrupolo per riscontrare se esso ha consistenza e se la temuta ingiustizia sia facilmente eliminabile.

BERLESE. (*Assessore ai Lavori Pubblici*). Prima di tutto voglio ringraziare i signori Consiglieri per le parole di elogio pronunciate a favore del progetto presentato dalla Giunta ed inoltre voglio assolvere ad un dovere col ringraziare da questo posto tutti coloro che furono gli esecutori del progetto stesso. E' certo che esso non potrà essere immune da difetti poichè è pressochè impossibile, per quanto grande sia la buona volontà, poter eliminare tutti gli inconvenienti e

fare cosa perfetta. Domando pertanto perdono se in qualche punto ci saranno delle lacune che potranno essere eliminate al momento della compilazione dei piani particolareggiati delle varie zone. Non mi hanno meravigliato le opposizioni che sono state presentate: l'importante era di avere un progetto generale di sistemazione del suburbio che rispondesse nelle sue grandi linee ai bisogni, e tale progetto era tanto più necessario in quanto doveva fissare un limite per gli studi intorno al gravissimo problema della fognatura cittadina.

Lo studio e la compilazione di questo piano regolatore rappresenta per noi — intendo riferirmi all'ufficio tecnico — una prima tappa che abbiamo raggiunto nello svolgimento della nostra azione. Mi sia lecito di esprimere l'augurio che la buona volontà nostra e degli altri abbia a dare completa attuazione alla grande opera ora progettata solo nelle sue linee generali.

SEGATI. Mentre mi piace ripetere quello che ho già detto nella precedente seduta in merito al piano regolatore di ampliamento della Città ed esprimere il mio plauso per l'opera prestata dall'Assessore ai Lavori Pubblici e dai funzionari comunali a fine di portare in porto il piano stesso, mi permetto di esporre un mio pensiero nei riguardi della parte finanziaria del progetto presentato. Questo piano finanziario fa delle previsioni, le quali sono assai rosee nei riguardi del Comune, inquantochè basandosi su di esse noi dovremmo presupporre che tutti i lavori progettati potessero e dovessero con ogni verosimiglianza e con ogni probabilità eseguirsi senza alcun onere da parte del Comune, fatta eccezione degli interessi delle somme anticipate per i lavori. Devo però riconoscere che la stessa Giunta con quella onestà d'intendimenti che sempre le è di guida nei suoi atti, già nella sua relazione fa intravedere il pericolo che questa speranza e questa previsione possano essere se non deluse almeno ridotte. Ora io non voglio essere l'augello di cattivo augurio, ma mi permetto di dubitare seriamente che il Comune possa svolgere effettivamente questo piano senza incontrare alcun onere al di fuori di quello dell'anticipazione del suo finanziamento. Tutto il piano finanziario ha per base un presupposto il quale risiede nella valutazione ipotetica che si fa oggi di quello che sarà per essere il contributo di miglioria da accollarsi ai pro-

prietari dei terreni su cui dovranno effettuarsi i lavori. Le previsioni della Giunta fanno ascendere questo contributo di miglioria da riscuotersi dai proprietari a circa 10 o 12 lire al metro quadrato. Siamo in un momento nel quale è difficile fare la valutazione degli immobili, nel quale è difficilissimo per non dire impossibile fare previsioni su quelle che potranno essere le valutazioni future. Ma però ho l'impressione che le previsioni della Giunta, ripeto, siamo un po' ottimiste. Mi auguro che la Giunta abbia ragione e che il torto sia invece dalla mia parte, ma mentirei a me stesso se non manifestassi questi miei dubbi. Sono però d'accordo con la Giunta che tale è l'importanza e l'entità dell'opera della quale noi ci occupiamo, dell'opera che noi vogliamo sia attuata nell'avvenire che anche se al Comune dovesse, contro il parere manifestato dalla Giunta derivare un onere, sia pure sensibile, esso dovrebbe egualmente affrontarlo, avrebbe anzi l'obbligo da una parte e la necessità dall'altra di sobbarcarselo.

Ed ora un'osservazione di dettaglio: Nell'ordine del giorno sottoposto all'approvazione del Consiglio si stabilisce fra l'altro di commettere al Sindaco di chiedere che il contributo di miglioria sia di regola corrisposto in cinque anni. Mi soffermo su questo punto. La relazione che accompagna l'ordine del giorno spiega come per altri Comuni di regola invece fino adesso si è corrisposto sempre il contributo di miglioria in dieci anni: la relazione aggiunge però essere opportuno che per quanto riguarda il Comune sia fissato che tale contributo debba essere corrisposto in cinque anni, con facoltà però ove questa corresponsione nel periodo di soli cinque anni dovesse tornare gravosa ai proprietari, di prolungare tale termine fino a 10 anni salvo in questo caso caricare gli interessi al proprietario stesso. Ora io non voglio fare opposizioni a queste norme che la Giunta crede di chiedere, non mi dissimulo però che esse possono rappresentare qualche cosa di abbastanza oneroso per molti proprietari. Questo contributo di miglioria specialmente se deve essere dato nelle proporzioni che la Giunta prevede, può rappresentare per non poca gente un onere veramente ragguardevole. Non si deve credere infatti che con la pura e semplice attuazione del piano in una determinata zona, tutte le proprietà di quella zona abbiano ad aumentare subito di valore in modo da avere i rispettivi proprie-

tari un compenso immediato o sollecito di quell'onere che devono sborsare. Bramerei pertanto che nella discussione di questo nostro progetto resti questa mia raccomandazione: — che il di regola — relativo alla fissazione del pagamento del contributo sia usato con molta cautela e con molta larghezza di criteri e resti pure quando il pagamento del contributo di miglioria verrà stabilito in dieci anni, l'altra mia raccomandazione, che il carico degli interessi da addossarsi in questo caso al proprietario sia contenuto nella minore misura possibile.

Dico ciò — perchè sono convinto, amo ripetere — che per molti casi tale contributo di miglioria potrebbe rappresentare un onere non indifferente, nè immediatamente compensato da quelli che possono essere i vantaggi derivabili dall'attuazione del piano, e mettere in serio imbarazzo finanziario qualche proprietario.

Detto questo non ho che a richiamarmi al mio esordio perchè per il resto sono d'accordo con la Giunta alla quale rinnovo la mia incondizionata approvazione.

**BOSCARO.** Io voglio dire una parola per la zona del suburbio che va da Barriera Pontecorvo a Voltabarozzo. La sistemazione edilizia, stradale, igienica di quella zona era una necessità imprescindibile, reclamata da molti anni da tutta la popolazione. La Giunta ha saputo affrontare questo problema e, validamente coadiuvata dai diversi Uffici, ha saputo compilare un progetto, un piano attentamente studiato nei suoi multiformi aspetti e quindi corrispondente alle esigenze ed ai bisogni della popolazione. Per di più tale progetto ha avuto anche il suffragio del maggiore Consiglio di competenti della nostra Città. Dal lato tecnico è stato osservato da taluni che il piano regolatore è troppo vasto: se esso è vasto, noi però dobbiamo tener presente lo sviluppo sempre maggiore della nostra Città e tenere conto inoltre che l'attuazione del piano dovrà aver luogo in cinquanta anni. Per quanto riguarda la parte finanziaria la spesa del Comune in confronto ai benefici rimane molto ridotta: credo quindi doveroso tributare una parola di plauso all'On. Giunta con la raccomandazione che dopo l'approvazione del piano essa continui a rivolgere le sue cure oltre alle zone comprese nel piano an-

che a quella parte di suburbio che non è stata compresa in detto piano regolatore.

PRESIDE. Dalla discussione che si è svolta su questo argomento mi pare dimostrato all'evidenza come il Consiglio abbia effettivamente riconosciuto che il piano d'ampliamento della Città rappresenta non solo un grave e complesso, ma anche un urgente problema per Padova e che è atto a rimediare ai mali che si sono venuti verificando in questi ultimi anni per la mancanza di un razionale ordinamento della zona periferica, zona destinata a fabbricazione in seguito allo sviluppo ognora crescente della nostra Città. Riguardo alle osservazioni fatte dal Consigliere Faggiotto osservo, che il contributo in natura, può, è vero, qualche volta eccedere il contributo di miglioria in denaro che a norma di legge si sarebbe dovuto assegnare a quella speciale determinata proprietà, ma ciò potrà verificarsi solo per casi addirittura eccezionali in quantochè per avvenire occorre si tratti di proprietà limitatissima. Infatti qualora non ci trovassimo di fronte a proprietà limitatissima si fa presto a comprendere come il valore della piccola porzione di terreno occupata dalla sede stradale debba essere inferiore al contributo da richiedersi al proprietario frontista per l'intera superficie di terreno di sua proprietà.

La Giunta non ha fatto che accennare a norme di massima, di carattere esclusivamente generale, che alla loro volta dovranno essere attuate in modo da evitare sperequazioni di trattamento a danno di coloro che hanno i loro terreni sul tracciato di una strada. Le osservazioni fatte dal Consigliere Segati hanno una particolare importanza in quanto investono tutta la previsione di carattere finanziario. Egli ha con molta moderazione di parole ma con molta profondità di concetto, fatta alla Giunta la critica di eccessivo ottimismo nella previsione delle spese. Ora è certo che gli Amministratori pubblici non dovrebbero essere mai ottimisti nelle loro previsioni, ma anzi dovrebbero essere pessimisti; del resto, come egli stesso ha riconosciuto, in questa materia è difficilissimo fare previsioni di carattere finanziario tali che possano poi corrispondere alla realtà in un tempo così lontano come quello previsto per lo svolgimento di questo piano: periodo di 50 anni; è poi particolarmente difficile farlo oggi data la con-

tinua oscillazione nei prezzi dei materiali, della mano d'opera, del valore della proprietà, tanto che si può dire che è assolutamente impossibile il pensare od il credere di poter trovare piena corrispondenza tra quello che si prevede e quello che potrà risultare effettivamente. Ora io però osservo che se la previsione finanziaria della Giunta ha un lato ottimista nei riguardi del contributo di miglioria ha dall'altro canto un lato pessimista che può servire ad equilibrare l'ottimismo accennato dal Consigliere Segati nei riguardi dell'ammontare effettivo di spesa per le opere da eseguirsi. Nelle previsioni di spesa per le opere da eseguirsi si sono infatti tenuti prezzi altissimi, superiori forse a quelli che oggi si praticano sui mercati, si sono adottati i prezzi di qualche tempo fa che, come tutti sanno, erano alquanto maggiori a quelli di oggi. Se pertanto dovesse verificarsi una riduzione delle spese previste per il compimento dell'opera non c'è dubbio che di altrettanto dovrebbe scendere la previsione fatta in entrata con la riscossione del contributo di miglioria. Ma, prescindendo da tutto ciò, per quanto il contributo di miglioria calcolato in 10 - 12 lire al metro quadrato possa sembrare a primo aspetto, molto forte, in realtà tale canone si riscontra non esagerato, se si pensa che la maggior parte del terreno contemplato nel piano è oggi adibito ad uso agricolo e che pertanto con la nuova destinazione da uso agricolo ad area fabbricabile esso verrà ad avere senz'altro una sbalzo di valore assai forte. Comunque la Giunta non ha potuto affermare a carico del Comune il solo onere dell'anticipazione del prezzo e quindi non è venuta ad escludere che a carico del suddetto non vi possa anche eventualmente essere sopportazione di parte della spesa. E se anche questa parte di spesa dovesse gravare sul bilancio del Comune, come ben ha detto il Consigliere Segati, il Comune potrebbe affrontare senza soverchia preoccupazione questo onere dati i benefici che si possono ricavare dall'esecuzione del piano, benefici anche d'indole economica, perchè da lavori di simile natura non può che derivare incremento alle entrate comunali sotto forma di tasse. Quanto all'osservazione che il pagamento del contributo viene chiesto in un periodo di tempo troppo breve e cioè in 5 anni anzichè in 10 come è prevista dalla legge del 1865, io anzitutto debbo ricordare che la Giunta nel determinare tale periodo

di tempo si è ispirata ad un disegno di legge che si trova già davanti al parlamento, disegno di legge presentato dal già Ministro Soleri, con il quale si proponeva modificare le disposizioni contenute nella legge del 1865.

In base a tale disegno di legge il contributo di miglioria dovrebbe diventare costante consuetudine di tutte le opere di carattere pubblico che i Comuni fossero per eseguire e il termine previsto per il pagamento del suddetto contributo di miglioria verrebbe stabilito in un quinquennio. Ora adottando i criteri stabiliti nel disegno di legge ora ricordato chiediamo senz'altro e semplicemente facoltà al Governò di potere riscuotere il contributo di miglioria in 5 anni. Tuttavia io non ho nessuna difficoltà di assicurare sin d'ora il Consigliere Segati che di questa facoltà il Comune si varrà *cum grano salis*...., terrà cioè in considerazione....

SEGATI. la posizione dei singoli luoghi....

PRESIDE. ....le condizioni in cui si svolgeranno i lavori, gli oneri che potranno derivare, la misura stessa dell'interesse comune ecc. A questo proposito io prendo occasione per affermare che non è a credere che per i proprietari interessati sia per riuscire onerosa la esecuzione del piano ora sottoposto all'approvazione del Consiglio, anzi saranno per ritrarne un vantaggio non lieve.

Infatti applicando con la legge del 65, che noi soltanto qui invociamo nelle sue disposizioni fondamentali, il contributo di miglioria, non si viene a togliere al proprietario i benefici che a lui possono derivare dalla sua proprietà, ma soltanto ad esigere metà del maggior valore che effettivamente viene a conseguire la sua proprietà per effetto del lavoro. E la determinazione di questo maggior valore è affidata ai periti che procedono con criteri prudenziali, potrei quasi dire più nell'interesse dei proprietari che nell'interesse degli Enti comunali. Concludo queste mie parole ringraziando tutti coloro che hanno avuto espressioni di elogio e di soddisfazione per il progetto stesso, elogi e soddisfazioni che vanno specialmente rivolte al Collega che presiede il referato ai Lavori Pubblici, ai funzionari tecnici, amministrativi e di ragioneria che hanno dedicate le loro cure amorose e pazienti a questo piano.

PRESIDE. Poichè nessun altro chiede di parlare sotto-

pongo a votazione il seguente ordine del giorno approvato dalla Giunta :

### IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista la relazione della Giunta ed approvando i concetti in essa esposti :

*delibera*

1) di approvare il piano regolatore di ampliamento della Città di Padova in data 1 dicembre 1922 a firma dell'Ing. Capo dell'Ufficio Civico dei LL. PP. avente per oggetto la sistemazione stradale ed edilizia di tutte le zone che circondano le attuali mura di cinta della città nei limiti e nelle forme risultanti dal piano stesso ;

2) di stabilire, avuto riguardo all'importanza e alla vastità dell'opera il termine di cinquant'anni per la sua esecuzione, facendo analoga domanda per l'assegnazione di tale termine ;

3) di commettere al Sindaco di chiedere che mediante legge speciale sia approvato il piano suddetto, allo scopo specialmente che il contributo di miglioria sia dato in parte anche in natura con la cessione delle aree stradali, che il valore di tali aree sia limitato in relazione alla loro destinazione demaniale, che il contributo di miglioria sia di regola corrisposto in cinque anni e infine che in relazione alla loro destinazione in cinque anni e infine che in relazione ai concetti svolti nella relazione della Giunta siano concesse al Comune quelle altre facoltà che siano atte a conseguire il raggiungimento dello scopo, che il Comune si propone nel miglior modo e con suo minor onere possibile ;

4) di stanziare nei bilanci del Comune, a cominciare dall'esercizio 1923 e per la durata di 5 - 6 anni la somma necessaria a far fronte agli interessi delle anticipazioni e dei mutui che il Comune dovrà e potrà fare o contrarre a tale scopo, secondo quanto è esposto nella relazione finanziaria ;

5) di autorizzare l'apertura di uno o più conti correnti e la contrattazione di uno o più mutui al limite massimo di

lire 4.000.000 con uno o più Istituti di credito alle migliori condizioni possibili.

*Nessun altro avendo chiesto di parlare il Preside mette in votazione per alzata di mano, l'ordine del giorno del quale venne data lettura ed il medesimo risulta approvato ad unanimità essendo 31 i Consiglieri presenti e votanti.*

Il PRESIDE proclama il risultato della votazione.

*Omissis*

IL PRESIDE

G. MILANI

*Il Consigliere Anziano*

D. RIZZO

*Il Segretario Generale*

A. CANALINI

La deliberazione suddetta venne pubblicata all'albo municipale il giorno 11 febbraio 1923 e a norma degli art. 310 e 313 della legge comunale e prov. T. U. 4 febbraio 1915 la pubblicazione è stata prolungata a tutto 19 febbraio 1923 senza seguito di reclami.

*Padova, li 20 febbraio 1923.*

*Il Segretario Generale*

A. CANALINI

Adunanza del giorno 26 maggio 1923, ore 17

PROCESSO VERBALE

L'anno millenovecentoventitrè addì ventisei del mese di maggio alle ore 17 nella sala consiliare sita nel Palazzo comunale.

Si premette che con deliberazione della Giunta municipale in data 19 maggio 1923 n. 1841, è stato convocato il Consiglio comunale in sessione straordinaria e che nei termini di legge furono diramati gli inviti ai signori Consiglieri in data 22 maggio 1923 n. 12701, fu data partecipazione alla R. Prefettura, e fu ottemperato al disposto dell'art. 292 della legge comunale e provinciale.

Presiede il Sindaco Milani avv. gr. uff. Giovanni

Presenti all'appello

- |   |   |
|---|---|
| 1. Rizzo Domenico   | 20. Segati avv. comm. Giovanni                                  |
| 2. Rossi cav. Luigi                                       | 21. Mazzucato Bernardo  |
| 3. Casagrande cav. Antonio                                | 22. Ricci Curbastro prof. comm. nob. Gregorio, <i>Ass. eff.</i> |
| 4. Benedetti Vittorio, <i>Ass. sup.</i>                   | 23. Spica prof. comm. Pietro, <i>Ass. eff.</i>                  |
| 5. Milazzo cav. Ruggero                                   | 24. Ortolani avv. Giovanni, <i>Ass. eff.</i>                    |
| 6. Mazzari Angelo   | 25. Caretta Germano   |
| 7. Fiori Gerardo  | 26. Faggiotto prof. Agostino                                    |
| 8. Boscaro cav. Ulderico                                  | 27. Piva prof. gr. uff. on. Edoardo.                            |
| 9. Baliello Adamo   | 28. Tonini cav. Giacomo   |
| 10. Dorio Luigi   | 29. Rebusello dott. cav. Giuseppe, <i>Ass. eff.</i>             |
| 11. Baggio cav. Giuseppe                                  | 30. Miari de' Cumani ing. gr. cr. co. Giacomo                   |
| 12. Berlese ing. cav. Augusto, <i>Ass. eff.</i>           | 31. Colpi avv. comm. Riccardo <i>Ass. eff.</i>                  |
| 13. Zorzi Giuseppe  | 32. Camilotti Francesco Luigi, <i>Ass. sup.</i>                 |
| 14. Tombolan Fava rag. cav. Gian Pietro, <i>Ass. sup.</i> | 33. Arslan prof. comm. Jerwant                                  |
| 15. Sotti dott. Aldo                                      |   |
| 16. Milani avv. gr. uff. Giovanni, <i>Sindaco</i>         |   |
| 17. Giudice avv. cav. uff. Giusto, <i>Ass. eff.</i>       |   |
| 18. Calabresi rag. cav. Guido                             |   |
| 19. Manzini dott. Francesco                               |   |

### Sopraggiunti dopo l'appello

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 97 progressivo annuale di seduta pubblica:

34. **Pianta** Giulio

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 101 progressivo annuale di seduta pubblica:

35. **Carini** comm. Riccardo, *Ass. sup.*

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 107 progressivo annuale di seduta pubblica:

36. **Frizzi** avv. Giuseppe.

### Assenti

37. **Marin** Guglielmo

38. **Milanetto** Luigi

39. **Zecchinato** Giuseppe

40. **Galesso** Gaetano

41. **Righi** cav. Ernesto

42. **Giusti** ing. cav. uff. co.  
Francesco.

43. **Bettin** Giovanni

44. **Bolzonella** Alberto

45. **Palamidese** cav. Antonio

46. **Alessio** prof. gr. er. onor.  
Giulio

47. **Galeno** prof. onor. Paolo

Angelo

48. **Panebianco** prof. on. Gino

### Defunti

49. **Zaniboni** prof. comm. Baldo,

50. **Levi Civita** avv. comm. sen.  
Giacomo

### Dimissionari

51. **Melati** prof. Gino

52. **Barbato** Silvio

53. **Gallani** dott. on. Dante

54. **Parnigotto** Napoleone

55. **Rodomonte** Camillo

56. **Candido** Alessandro

57. **Brentan** Carlo Catone

58. **Bertan** Augusto

59. **Trevisan** Francesco

60. **Tornago** Vittorio

### Usciti durante l'adunanza

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 108 progressivo annuale di seduta pubblica: 1. *Spica*.

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 111 progressivo annuale di seduta pubblica: 2. *Dorio*.

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 116 progressivo annuale di seduta pubblica: 3. *Casagrande*.

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 118 progressivo annuale di seduta pubblica: 4. *Segati*.

Prima della votazione sull'argomento di cui al n. 126 progressivo annuale di seduta pubblica: 5. *Rossi*.

Assistono durante la seduta il Segretario generale avv. comm. *Alfredo Canalini* ed il Segretario dott. *Pietro Santandrea*.

Il PRESIDE visto che il numero degli intervenuti è sufficiente a termini di legge per la validità delle deliberazioni, dichiara aperta la seduta alle ore 17 e scusa l'assenza dei Consiglieri: *Giusti, Marin e Palamidese*.

Fungono da scrutatori per tutta la seduta i signori: *Caretta, Mazzucato e Milazzo*.

## SEDUTA PUBBLICA DEL GIORNO 26 MAGGIO 1923

N. 107 (Prot. Gen. N. 7251)

**PIANI REGOLATORI.** — Approvazione del piano regolatore d'ampliamento della Città e domanda di una legge speciale per l'attuazione previa decisione sulle richieste ed opposizioni in merito al piano stesso. (N. 5 dell'ordine del giorno di seduta pubblica - II. lettura).

Il PRESIDE legge:

*Signori Consiglieri,*

Nella seduta del 7 febbraio del corrente anno avete approvato in prima lettura il piano regolatore di ampliamento della città in data 1 dicembre 1922 a firma dell'ingegnere capo del Comune ed avete commesso al Sindaco di chiedere che il piano stesso venga approvato con legge speciale allo scopo

specialmente della applicazione del cosiddetto contributo di miglioria.

In seguito a tale deliberazione ed in obbedienza a quanto prescrive l'art. 87 della legge 25 giugno 1865 n. 2359, il Sindaco con avviso 23 febbraio decorso, fece pubblico il progetto suddetto a norma degli articoli 17 e 18 della legge medesima, avvertendo che chiunque ritenesse di avervi interesse poteva esaminare il progetto stesso durante il termine di quindici giorni e fare entro lo stesso termine le proprie credute osservazioni ed opposizioni.

Nel termine fissato furono presentati al protocollo municipale due soli reclami uno del signor Remo Anastasi e l'altro della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Col primo il signor Anastasi, senza fare alcuna formale opposizione, chiede che il primo tratto della via Menabuoi dalla parte della Via Avanzo, anzichè venir fatto quasi tutto sulla sua proprietà, venga tracciato usufruendo della via attuale, e che la nuova piazza, pure rimanendo nella sua proprietà, venga fatta più a nord.

Di quanto richiesto sarà naturalmente tenuto il debito conto in sede di compilazione ed approvazione del piano particolareggiato di esecuzione per la località dove sono situati i beni del signor Anastasi. In questo senso fu scritto d'ufficio al signor Anastasi il quale non replicò.

A proposito dei desideri espressi dal signor Anastasi è opportuno avere presente si tratta adesso soltanto di esaminare ed approvare un piano di massima il quale dovrà inevitabilmente essere qua e là modificato a seconda delle peculiari esigenze dei siti e dei bisogni che si manifesteranno, forse anche con caratteri e con grado ben diversi degli attuali allorquando si studieranno e saranno proposti per le necessarie sanzioni i singoli progetti esecutivi.

La Amministrazione delle Ferrovie dello Stato presentò invece formale opposizione alla attuazione del piano per quanto verrebbero interessati l'esercizio, gli impianti e la proprietà ferroviaria dai progettati attraversamenti della ferrovia con strade nel piano stesso contemplate e precisate nell'atto di opposizione.

L'Amministrazione medesima si dichiarò tuttavia ben volentieri disposta a concordare col Comune i provvedimenti e

le varianti da attuarsi per conciliare nel miglior modo le esigenze dell'esercizio ferroviario con quelle della viabilità ordinaria prevista nel piano.

In seguito a tale opposizione e conformemente a questa dichiarazione il Sindaco invitò i Rappresentanti delle Ferrovie ad un colloquio allo scopo di addivenire alle spiegazioni ed agli eventuali accordi del caso ed il colloquio seguì nel modo più cordiale e diede risultati più che soddisfacenti, essendosi trovato per tutti i punti sui quali era basata la opposizione una soluzione tale da appagare entrambe le parti.

In sostanza l'opposizione delle Ferrovie dello Stato verte su tre punti principali.

In primo luogo la progettata costruzione di un grande cavalcavia per la strada di circonvallazione attraverso i fasci di binari della stazione centrale presso Mortise, può, secondo l'atto di opposizione, determinare un ostacolo alla sorveglianza e alla esecuzione di manovre con apparati centrali nei vari gruppi di scambi e segnali, apportando quindi gravi soggezioni all'esercizio che richiederebbero modificazioni agli attuali impianti, senza tenere conto che la esistenza del cavalcavia sarebbe di ostacolo allo sviluppo degli impianti ferroviari a servizio dello scalo merci. Questo il primo punto al quale fu ed è facile rispondere che il Comune non potendo rinunciare alla costruzione del Cavalcavia per l'assoluta necessità di una via di comunicazione fra le due parti del suo territorio a nord ed a sud della ferrovia, procurerà di prendere accordi con l'Amministrazione ferroviaria allo scopo di evitare il più possibile che gli impianti ed i vari servizi ferroviari abbiano ad essere danneggiati ed ostacolati dalla esecuzione dell'opera, ritenuto che, come è evidentemente giusto e doveroso, le spese per i lavori e le modificazioni degli impianti medesimi che si rendessero necessari per effetto della costruzione del cavalcavia staranno a carico del Comune.

Per quanto riguarda invece l'ostacolo a nuovi eventuali sviluppi dello scalo merci ad est della stazione di Padova, non sembra sia il caso di preoccuparsene perchè è bene ed è sotto ogni aspetto vantaggioso per Padova che il servizio merci piccola velocità venga effettuato nella Stazione di Campo di Marte che, opportunamente attrezzata potrà disimpegnare ottimamente tale servizio, alleggerendone la stazione princi-

pale che dovrebbe essere adibita soltanto al servizio dei passeggeri e della grande velocità. In questo concetto che ad avviso della Giunta costituisce e rappresenta la attuazione di un notevolissimo miglioramento per il traffico sempre più intenso di Padova e contribuirà quindi allo sviluppo del commercio e della industria cittadina, è consenziente l'Amministrazione ferroviaria e lo saranno certamente le rappresentanze locali e i commercianti e gli industriali nostri. Trattasi naturalmente di un concetto che non potrà essere attuato subito e forse nemmeno in un molto prossimo avvenire, ma è bene che a rendere possibile tale situazione fino ad ora tendano concordi, quasi per orientare l'opinione pubblica, l'Amministrazione ferroviaria, gli Enti locali, e che i cittadini stessi sappiano che così dovrà essere per il vantaggio di Padova, ed è pure bene che sino da ora gli studi del piano regolatore edilizio della zona compresa fra la città e la linea per Bologna sino alla strada Euganea e il piano regolatore ferroviario per la stazione del Campo di Marte procedano di pari passo e con intenti armonici fra loro.

Il progetto del Comune, dicono in secondo luogo le Ferrovie dello Stato, contempla la riattivazione del passaggio a livello della strada del Piovego attraverso la Stazione di Campo di Marte, mentre la strada stessa in base a recenti accordi fu troncata e deviata sul cavalcavia della provinciale per Vicenza mediante apposite rampe di accesso costruite dall'Amministrazione ferroviaria medesima. Su questo punto la opposizione apparisce pienamente fondata: trattasi però non già di una voluta riattivazione del soppresso passaggio a raso ma di un semplice errore occorso nella compilazione materiale del piano, mentre questo deve lasciare e lascia immutato completamente lo stato di fatto attuale per quanto riguarda la Stazione Campo di Marte.

In terzo luogo le ferrovie osservano che, secondo il piano del Comune per alcune nuove strade progettate e fra queste per la strada di raccordo fra le provinciali per Vicenza e per Cittadella è prevista l'apertura di passaggi a livello che costituirebbero altrettante difficoltà.

A questo proposito è da dichiarare nel modo più ampio che nessun nuovo passaggio a livello intende venga attuato il Comune, mentre è conforme allo spirito del piano che per

tutte le nuove strade attraversanti le ferrovie dello Stato devono essere costruiti altrettanti cavalcavia, essendo ormai universalmente riconosciuto che i passaggi a raso, oltre un gravissimo pericolo per la sicurezza pubblica, costituiscono non lieve ostacolo sia all'esercizio delle ferrovie sia alla ordinaria viabilità.

Con questi concetti il Sindaco manifestò per iscritto all'Amministrazione ferroviaria gli intendimenti del Comune sui punti controversi e questi intendimenti, a richiesta della Amministrazione stessa, la Giunta vi propone ora di confermare presentando al vostro voto il seguente ordine del giorno:

### IL CONSIGLIO COMUNALE

Avuta comunicazione delle osservazioni al piano regolatore di ampliamento della Città, approvato in prima lettura in adunanza del 7 febbraio anno corrente, fatte dal signor Anastasi Remo con atto 10 marzo p. p. al n. 6948 di protocollo e della opposizione al piano stesso 10 marzo decorso numero 6801 di protocollo.

Visto l'articolo 87 della legge 25 giugno 1865 n. 2359 ed in applicazione dello stesso;

*delibera*

1. - Quanto alle domande avanzate dal signor Remo Anastasi che sia riservata ogni decisione sul merito delle stesse in sede di approvazione del piano particolareggiato di esecuzione della località dove si trovano i beni di esso signor Anastasi, ritenuto che, nei limiti del possibile, delle domande medesime sarà tenuto conto nella compilazione del piano stesso;

2. - Quanto alla opposizione fatta dalla Amministrazione ferroviaria dello Stato;

a) sul punto I. della opposizione stessa che la costruzione del cavalcavia contemplata nella zona A del piano in corrispondenza dell'attraversamento ad est della stazione centrale colla costruenda strada di circonvallazione abbia a seguire in modo da conciliare il più possibile gli interessi e le esigenze del servizio ferroviario con i bisogni della viabilità

ordinaria, ritenuto che tutte le spese alle quali l'Amministrazione ferroviaria dovesse sottostare per modificare o sistemare i suoi impianti in conseguenza della costruzione del cavalcavia medesimo le saranno rimborsate dal Comune, ritenuto altresì che, costruito il Cavalcavia, l'attuale passaggio a livello denominato di Mortise sulla linea per Venezia potrà essere soppresso;

b) sul punto 2. dell'opposizione che la strada denominata del Piovego, nella zona C del piano, quantunque allargata secondo il progetto non abbia ad attraversare la stazione di Campo di Marte, ma continui ad essere devoluta sul vicino cavalcavia della strada provinciale per Vicenza a mezzo della rampa di accesso già a tale uopo costruita;

c) sul punto 3. dell'opposizione che nè la strada di raccordo fra le provinciali per Vicenza e per Cittadella, nè le altre strade che per la attuazione del piano dovessero essere costruite, abbiano in alcun caso ad attraversare a raso le linee ferroviarie dello Stato, dovendosi provvedere per la costruzione di apposito cavalcavia per ciascuna di esse.

Il Consiglio quindi, confermando integralmente in seconda lettura l'ordine del giorno 7 febbraio 1923;

*delibera*

1) di approvare il piano regolatore di ampliamento della Città di Padova in data 1 dicembre 1922 a firma dell'ingegnere capo dell'Ufficio civico dei LL. PP. avente per oggetto la sistemazione stradale ed edilizia di tutte le zone che circondano le attuali mura di cinta della Città nei limiti e nelle forme risultanti dal piano stesso;

2) di stabilire, avuto riguardo all'importanza e alla vastità dell'opera il termine di cinquanta anni per la sua esecuzione, facendo analoga domanda per l'assegnazione di tale termine;

3) di commettere al Sindaco di chiedere che mediante legge speciale sia approvato il piano suddetto, allo scopo specialmente che il contributo di miglioria sia dato in parte anche in natura con la cessione delle aree stradali, che il valore di tali aree sia limitato in relazione alla loro destinazione de-

maniale, che il contributo di miglioria sia di regola corrisposto in cinque anni ed infine che in relazione ai concetti svolti nella relazione della Giunta siano concesse al Comune quelle altre facoltà che siano atte a consentire il raggiungimento dello scopo, che il Comune si propone, nel miglior modo e con suo minore onere possibile;

4) di stanziare nei bilanci del Comune, a cominciare dall'esercizio 1923 e per la durata di 56 anni la somma necessaria a far fronte agli interessi delle anticipazioni e dei mutui che il Comune dovrà e potrà fare e contrarre a tale scopo, secondo quanto è esposto nella relazione finanziaria;

5) di autorizzare l'apertura di uno o più conti correnti o la contrattazione di uno o più mutui fino al limite massimo di Lire 4.000.000 con uno o più Istituti di credito alle migliori condizioni possibili;

6) di attribuire alla Giunta ed al Sindaco ogni più ampia facoltà per l'attuazione del presente deliberato.

**PRESIDE.** Prima di aprire sull'argomento la discussione invito il Segretario a dare lettura delle richieste ed opposizioni pervenute in merito al piano regolatore proposto.

*Il Segretario procede alla lettura delle richieste presentate da Anastasi Remo fu Pompèo con foglio 10 marzo 1923 e delle opposizioni avanzate con lettera 9 marzo 1923 n. 6904 dal Capo Compartimento di Venezia delle Ferrovie dello Stato nell'interesse dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

*Terminata la lettura il Preside dichiara aperta la discussione:*

**FIORI.** Sono lieto di portare al signor Sindaco i ringraziamenti particolari della popolazione dell'Arcella per avere definito così sollecitamente le nuove questioni, che si erano sollevate in opposizione al progetto. Confido e raccomando che le ulteriori pratiche di definizione possano essere presto e sollecitamente espletate, affinché si possa quanto prima dare esecuzione al nuovo piano regolatore progettato, che porterà tanti benefici alla popolazione dell'immediato suburbio, che ne

ha così urgente bisogno. Vorrei poi in linea subordinata una informazione. Nel 1921 io ho potuto ottenere dai proprietari del vasto territorio dell'Arcella prossimi alla linea ferroviaria la dichiarazione che avrebbero ceduto gratuitamente al Comune il terreno necessario per aprire in detta zona alcune nuove strade comunali, terreno che oggi è adibito nella maggior parte a strade di carattere privato. Chiedo se tale offerta spontanea di cessione gratuita a beneficio del Comune, come sarebbe giusto, può essere calcolata agli effetti del contributo, che detti proprietari dovrebbero versare in dipendenza del presente piano, oppure se essa verrà considerata come un'offerta spontanea fatta in più.

**FAGGIOTTO.** Ho preso la parola per esprimere il mio vivissimo compiacimento per la prontezza con cui si sono sapute superare le difficoltà che intralciano la definitiva approvazione del piano regolatore. Noi quando abbiamo approvato il progetto in prima lettura eravamo già in un'atmosfera difficile, pur tuttavia non abbiamo esitato a dare il nostro voto favorevole e ciò abbiamo fatto pur prevedendo sin da allora le ulteriori difficoltà che senza dubbio sarebbero sorte anche in seguito, talune delle quali anche con giusto fondamento.

Vediamo con piacere con quale elasticità la Giunta ha saputo trattare la questione dei rapporti dei ricorrenti in modo da salvaguardare i diritti e le necessità della nostra città che aspira ad un respiro sempre più ampio.

Nell'esprimere tale compiacimento non voglio tralasciare dal formulare pure l'augurio che, per quanto l'attuazione del progetto sia prevista in un periodo assai lungo e perciò per quanto ben pochi di noi presenti in quest'aula potranno avere la fortuna di poter vedere tutto il lavoro compiuto, presto possa passarsi al periodo della esecuzione a tutto vantaggio della nostra città.

**MILAZZO.** Domando al signor Sindaco se sa che in attesa della seconda deliberazione di approvazione del progetto e del momento che questo possa passare al periodo esecutivo ci siano stati dei proprietari diffidati a non affittare case specialmente tra Barriera Savonarola e Barriera Trento perchè dette case restassero fin d'ora a disposizione della Amministrazione Comunale.

**PRESIDE.** Sarebbe illecito ed assurdo!

MILAZZO. Sono contento che sia stata smentita una diceria così grossolana, ma purtroppo oggi si ricorre a tutti i mezzi, anche i più meschini, quando si vuol raggiungere un proprio meschino interesse.

Tutti sanno, e qualche Consigliere qui presente anche per dolorosa esperienza diretta, la grandissima fame che c'è di case. Oggi molte famiglie povere per mancanza di appartamenti devono tenere la loro roba nei magazzini e dormire presso parenti, altri disgraziati non sanno dove posare la testa. Se alla penuria di case si aggiungono motivi futili per inacerbire la carestia, la crisi non può che aggravarsi ed io stigmatizzo l'opera di quei proprietari di case che non si peritano di ricorrere a questi mezzi non leciti. D'altra parte come Presidente dell'Associazione degli Inquilini, sto facendo fare delle verifiche, poichè mi risulterebbe che ci siano dei palazzi e delle case sfitte ma si tengono nascostamente vuote per elevare i prezzi degli affitti. Sono tutte cose queste da stigmatizzare.

PRESIDE. Per quanto abbia già espresso con l'interruzione dianzi fatta il mio pensiero, confermo che il Comune non ha iniziato pratiche per procedere all'espropriazione di case in base al presente progetto di piano d'ampliamento e tanto meno ha intimato e diffidato proprietari a non affittare le loro case. Nè d'altronde poteva farlo. Posso anzi aggiungere che il Comune in questi momenti non può altro che esortare i proprietari a non tenere case sfitte e a provvedere ai bisogni degli inquilini. In quanto alla richiesta fatta dal Consigliere Fiori dichiaro che certamente queste cessioni che sarebbero state proposte al Comune verranno attuate in contemplazione del piano regolatore ora sottoposto all'approvazione del Consiglio e nel determinare il contributo da versarsi dai singoli proprietari frontisti non si mancherà indubbiamente di tener conto di queste cessioni di terreno da adibirsi a sede stradale.

A me non resta che ringraziare per le parole di compiacimento che sono state qui espresse nei riguardi dell'opera della Giunta: opera che è stata indubbiamente intensa per affrontare quel complesso di difficoltà, che è connesso alla esecuzione di un piano così vasto. Ma a questo proposito mi è gradito di ricordare l'aiuto che alla Giunta è venuto dal Col-

legio Padovano degli Ingegneri, che su preghiera della Giunta stessa, ha esaminato con molto interessamento e con molta cura il progetto compilato dalla Amministrazione comunale, e, pur esprimendo benevoli critiche, e facendo qualche riserva sui particolari, concludeva però nel riconoscerlo meritevole di approvazione nelle sue linee generali il che può tranquillarci completamente giacchè non dobbiamo dimenticare che si tratta di un piano di massima, onde in seguito anche al responso del Collegio degli Ingegneri abbiamo potuto sentirci più saldi nella nostra convinzione di avere fatto opera salutare nei riguardi dell'avvenire di Padova.

Dell'incitamento che fu rivolto perchè si affrettino le pratiche per la completa attuazione ed esecuzione del progetto, la Giunta terrà il massimo conto, perchè ciò collima pienamente con lo stesso suo desiderio.

*Nessun altro avendo chiesto di parlare, il Preside mette in votazione per alzata di mano, l'ordine del giorno del quale venne data lettura ed il medesimo risulta approvato ad unanimità essendo 36 i Consiglieri presenti e votanti.*

IL PRESIDE proclama il risultato della votazione.

*Omissis*

IL PRESIDE

G. MILANI

*Il Consigliere Anziano*

D. RIZZO

*Il Segretario Generale*

A. CANALINI

La deliberazione presente venne pubblicata all'albo municipale il giorno 27 maggio 1923 e a norma dell'art. 310 e 313 della legge comunale e provinciale T. U. 4 febbraio 1915 la pubblicazione è stata prolungata a tutto 4 giugno 1923 senza seguito di reclami.

*Il Segretario Generale*

A. CANALINI

R. D. L. 18 OTTOBRE 1924 N. 1853

---

Approvazione del piano regolatore di  
ampliamento della Città di Padova.

(Gazzetta ufficiale 26 Nov. 1924 N. 276)

**REGIO DECRETO LEGGE 18 OTTOBRE 1924 N. 1853**

pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26 novembre 1924 N. 276

*Approvazione del piano regolatore di ampliamento della  
Città di Padova.*

VITTORIO EMANUELE III°

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la domanda del Comune di Padova tendente ad ottenere l'approvazione del piano regolatore di ampliamento della Città stessa compilato dall'Ufficio tecnico municipale ed approvato dal Consiglio comunale nelle adunanze 7 febbraio e 26 maggio 1923;

Vista la legge 25 giugno 1865 N. 2359 e il R. Decreto 8 febbraio 1923 N. 422;

Sentito il Consiglio superiore dei Lavori pubblici;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi Ministri Segretari di Stato per le Finanze e per la Guerra;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ART. 1.

E' approvato e dichiarato di pubblica utilità il piano regolatore di ampliamento della Città di Padova compilato dall'Ufficio tecnico municipale e deliberato da quel Consiglio comunale nelle adunanze 7 febbraio e 26 maggio 1923.

Un esemplare del piano, munito del visto del Ministero dei lavori pubblici, sarà depositato nell'Archivio di Stato.

I piani parziali di esecuzione del piano, cui saranno annessi i piani parcellari, saranno approvati con Decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, previa pubblicazione a norma della legge 25 giugno 1865 N. 2359.

## ART. 2.

Le zone ove si sviluppa il piano regolatore di ampliamento della città si suddivideranno in tre gruppi:

Il primo gruppo comprende:

a) la zona nord della linea ferroviaria Padova-Venezia e Padova - Milano.

b) la zona compresa tra il canale di Roncaiette e la strada Padova - Bovolenta.

c) la zona compresa tra la via Bezzecca, le vie Castelfidardo e Sorio e la ferrovia Padova - Bologna.

Il secondo gruppo comprende:

a) la zona compresa tra la via per Bovolenta, il canale Scaricatore e il Bacchiglione.

b) la zona compresa tra il canale Scaricatore e il canale di Battaglia.

c) la zona compresa tra la via Castelfidardo e il Ponte regolatore al Bassanello.

Il terzo gruppo comprende:

a) la zona compresa tra la linea ferroviaria Padova - Venezia e il canale Roncaiette.

b) la zona compresa tra il Bacchiglione e il canale per Battaglia.

c) la zona al di là delle linee ferroviarie Padova - Bassano e Padova - Bologna.

## ART. 3.

Per l'attuazione del piano sono assegnati i seguenti termini a decorrere dalla data del presente decreto:

per il primo gruppo anni venticinque;

per il secondo gruppo anni trenta;

per il terzo gruppo anni quaranta.

## ART. 4.

Per l'attuazione del piano regolatore d'ampliamento, indipendentemente dallo speciale concorso di cui al capoverso

dell'art. 94 della legge 25 giugno 1865 N. 2359, è concesso al Comune di Padova il diritto di imporre ai proprietari dei beni confinanti o contigui per il nuovo valore dei beni in essi compresi i contributi seguenti:

a) contributo in denaro consistente nel pagamento della metà del maggior valore che l'immobile di ciascun proprietario confinante o contiguo avrà acquistato in seguito all'esecuzione dell'opera di pubblica utilità.

Dovrà peraltro detrarsi a vantaggio dei proprietari che hanno corrisposto il contributo in natura di che alla seguente lettera b), il valore di tale contributo da determinarsi secondo le norme fissate dal presente decreto. Se il valore del contributo in natura sarà maggiore, l'eccedenza sarà risarcita dal Comune a titolo d'indennità d'esproprio;

b) contributo in natura consistente nella cessione al Comune da parte dei proprietari confinanti del suolo destinato alla formazione delle nuove strade, piazze o giardini sino alla metà larghezza effettiva della strada e sino ad un massimo di m. 15 per le piazze e giardini.

Se il confinante non ha la proprietà di tutta l'estensione del suolo da cedere come sopra, sarà obbligato, nel termine prescritto dal Comune o a procurare il suolo stesso o a pagarne il prezzo al Comune, ove a questi appartenga, o altrimenti rimborsare il prezzo che il Comune stesso debba corrispondere per espropriarlo.

#### ART. 5.

I proprietari confinanti o contigui, i cui immobili siano resi per l'esecuzione del piano inedificabili o inutilizzabili, avranno facoltà di ottenere l'espropriazione del rispettivo fondo colpito dai contributi di che all'articolo precedente.

#### ART. 6.

E' data al Comune la facoltà in ordine all'articolo 34 del R. Decreto 8 febbraio 1923 N. 422 di espropriare oltre i terreni e i fabbricati occorrenti per l'esecuzione del piano di ampliamento e sue eventuali modificazioni tutte le zone che

sono comprese ad una profondità non superiore ai m. 50 dalle fronti delle strade, viali, piazze e giardini compresi nel piano stesso.

ART. 7.

Tutte le indennità dovute al Comune per le espropriazioni da eseguirsi in dipendenza del presente decreto saranno ragguagliate in base al puro valore del terreno considerato prescindendo dalla sua edificabilità dipendente dall'approvazione del piano regolatore.

ART. 8.

L'aumento di valore di cui all'art. 4 a) s'intende rappresentato dalla differenza tra il prezzo che l'immobile avrebbe avuto in una libera contrattazione prima dell'approvazione del presente piano regolatore e quello che avrebbe per virtù delle opere compiute in esecuzione del piano regolatore stesso.

ART. 9.

Le modificazioni del piano che venissero dal Comune riconosciute opportune nel corso della sua attuazione saranno approvate con R. Decreto, osservata la procedura stabilita dall'art. 87 della legge 25 giugno 1865. A tali modificazioni saranno applicate tutte le disposizioni del presente decreto.

ART. 10.

All'esecuzione del presente decreto sarà provveduto con apposito regolamento deliberato dal Consiglio comunale di Padova e approvato con R. Decreto previo parere della Giunta provinciale amministrativa e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

## ART. 11.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

*Dato a S. Rossore addì 16 ottobre 1924.*

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI - SARROCCHI - DE' STEFANI - DI GIORGIO

V. Il Guardasigilli: OVIGLIO

Registrato alla Corte dei Conti - Con riserva addì 24 novembre 1924. - Atti del Governo - registro 230 - foglio 117.  
Granata.

## INDICE DEGLI ATTI

---

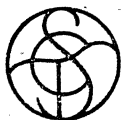
1. - Relazione della Giunta municipale 8 dicembre 1922 . . . . .	Pag.	3
2. - Relazione tecnica 1 dicembre 1922 . . . . .	"	41
3. - Relazione sanitaria 30 novembre 1922 . . . . .	"	53
4. - Relazione finanziaria ed allegati 30 novembre 1922 . . . . .	"	59
5. - Pianta topografica . . . . .	"	—
6. - Deliberazioni consiliari :		
7 febbraio 1923 N. 22 . . . . .	"	79
26 maggio 1923 N. 107 . . . . .	"	94
7. - R. D. 18 ottobre 1924 N. 1853 . . . . .	"	109



COMUNE DI PADOVA

---

PIANO REGOLATORE  
DI AMPLIAMENTO  
DELLA CITTÀ DI PADOVA



PADOVA  
SOCIETÀ COOPERATIVA TIPOGRAFICA  
1931 - X

R. D. L. 16 OTTOBRE 1924 N. 1853

---

Approvazione del piano regolatore di  
ampliamento della Città di Padova.

(Gazzetta ufficiale 26 Nov. 1924 N. 276)

**REGIO DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 1924 N. 1853**

pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26 novembre 1924 N. 276

*Approvazione del piano regolatore di ampliamento della  
Città di Padova.*

VITTORIO EMANUELE III.  
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D' ITALIA

Vista la domanda del Comune di Padova tendente ad ottenere l'approvazione del piano regolatore di ampliamento della Città stessa compilato dall'Ufficio tecnico municipale ed approvato dal Consiglio comunale nelle adunanze 7 febbraio e 26 maggio 1923;

Vista la legge 25 giugno 1865 N. 2359 e il R. Decreto 8 febbraio 1923 N. 422;

Sentito il Consiglio superiore dei Lavori pubblici;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi Ministri Segretari di Stato per le Finanze e per la Guerra:

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

ART. 1.

E' approvato e dichiarato di pubblica utilità il piano regolatore di ampliamento della Città di Padova compilato dall'Ufficio tecnico municipale e deliberato da quel Consiglio comunale nelle adunanze 7 febbraio e 26 maggio 1923.

Un esemplare del piano, munito del visto del Ministero dei lavori pubblici, sarà depositato nell'Archivio di Stato.

I piani parziali di esecuzione del piano, cui saranno annessi i piani parcellari, saranno approvati con Decreto Reale, sentito il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, previa pubblicazione a norma della legge 25 giugno 1865 N. 2359.

## ART. 2.

Le zone ove si sviluppa il piano regolatore di ampliamento della città si suddivideranno in tre gruppi:

Il primo gruppo comprende:

a) la zona nord della linea ferroviaria Padova-Venezia e Padova - Milano.

b) la zona compresa tra il canale di Roncaiette e la strada Padova - Bovolenta.

c) la zona compresa tra la via Bezzecca, le vie Castelfidardo e Sorio e la Ferrovia Padova - Bologna.

Il secondo gruppo comprende:

a) la zona compresa tra la via per Bovolenta, il canale Scaricatore e il Bacchiglione.

b) la zona compresa tra il canale Scaricatore e il canale di Battaglia.

c) la zona compresa tra la via Castelfidardo e il Ponte regolatore al Bassanello.

Il terzo gruppo comprende:

a) la zona compresa tra la linea ferroviaria Padova - Venezia e il canale Roncaiette.

b) la zona compresa tra il Bacchiglione e il canale per Battaglia.

c) la zona al di là delle linee ferroviarie Padova - Bassano e Padova - Bologna.

## ART. 3.

Per l'attuazione del piano sono assegnati i seguenti termini a decorrere dalla data del presente decreto:

per il primo gruppo anni venticinque;

per il secondo gruppo anni trenta;

per il terzo gruppo anni quaranta.

## ART. 4.

Per l'attuazione del piano regolatore d'ampliamento, in dipendentemente dallo speciale concorso di cui al capoverso

dell'art. 94 della legge 25 giugno 1865 N. 2359, è concesso al Comune di Padova il diritto di imporre ai proprietari dei beni confinanti o contigui per il nuovo valore dei beni in essi compresi i contributi seguenti:

a) contributo in denaro consistente nel pagamento della metà del maggior valore che l'immobile di ciascun proprietario confinante o contiguo avrà acquistato in seguito all'esecuzione dell'opera di pubblica utilità.

Dovrà peraltro detrarsi a vantaggio dei proprietari che hanno corrisposto il contributo in natura di che alla seguente lettera b), il valore di tale contributo da determinarsi secondo le norme fissate dal presente decreto. Se il valore del contributo in natura sarà maggiore, l'eccedenza sarà risarcita dal Comune a titolo d'indennità d'esproprio;

b) contributo in natura consistente nella cessione al Comune da parte dei proprietari confinanti del suolo destinato alla formazione delle nuove strade, piazze o giardini sino alla metà larghezza effettiva della strada e sino ad un massimo di m. 15 per le piazze e giardini.

Se il confinante non ha la proprietà di tutta l'estensione del suolo da cedere come sopra, sarà obbligato, nel termine prescritto dal Comune o a procurare il suolo stesso o a pagarne il prezzo al Comune, ove a questi appartenga, o altrimenti rimborsare il prezzo che il Comune stesso debba corrispondere per espropriarlo.

#### ART. 5.

I proprietari confinanti o contigui, i cui immobili siano resi per l'esecuzione del piano inedificabili o inutilizzabili, avranno facoltà di ottenere l'espropriazione del rispettivo fondo colpito dai contributi di che all'articolo precedente.

#### ART. 6.

E' data al Comune la facoltà in ordine all'articolo 34 del R. Decreto 8 febbraio 1923 N. 422 di espropriare oltre i terreni e i fabbricati occorrenti per l'esecuzione del piano di ampliamento e sue eventuali modificazioni tutte le zone che

sono comprese ad una profondità non superiore ai m. 50 dalle fronti delle strade, viali, piazze e giardini compresi nel piano stesso.

ART. 7.

Tutte le indennità dovute dal Comune per le espropriazioni da eseguirsi in dipendenza del presente decreto saranno raggugliate in base al puro valore del terreno considerato prescindendo dalla sua edificabilità dipendente dall'approvazione del piano regolatore.

ART. 8.

L'aumento di valore di cui all'art. 4 a) s'intende rappresentato dalla differenza tra il prezzo che l'immobile avrebbe avuto in una libera contrattazione prima dell'approvazione del presente piano regolatore e quello che avrebbe per virtù delle opere compiute in esecuzione del piano regolatore stesso.

ART. 9.

Le modificazioni del piano che venissero dal Comune riconosciute opportune nel corso della sua attuazione saranno approvate con R. Decreto, osservata la procedura stabilita dall'art. 87 della legge 25 giugno 1865. A tali modificazioni saranno applicate tutte le disposizioni del presente decreto.

ART. 10.

All'esecuzione del presente decreto sarà provveduto con apposito regolamento deliberato dal Consiglio comunale di Padova e approvato con R. Decreto previo parere della Giunta provinciale amministrativa e del Consiglio superiore dei Lavori pubblici.

## ART. 11.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del Sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

*Dato a S. Rossore addì 16 ottobre 1924.*

VITTORIO EMANUELE  
MUSSOLINI - SARROCCI - DE' STEFANI - DI GIORGIO  
V. Il Guardasigilli: OVIGLIO

Registrato alla Corte dei Conti - Con riserva addì 24 novembre 1924. - Atti del Governo - registro 230 - foglio 117.  
Granata.

*Legge 2 luglio 1925 N. 1197.*

**Conversione in legge con modifica del R. D. 16 Ottobre 1924 N. 1853  
che approva il Piano Regolatore di ampliamento della Città  
di Padova. (Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 23 luglio  
1925 N. 169).**

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D' ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;  
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

*Articolo 1.*

E' convertito in legge il Decreto Reale 16 ottobre 1924  
N. 1853 col quale fu approvato il piano regolatore di amplia-  
mento della Città di Padova.

*Articolo 2.*

All'art. 7 del predetto Decreto sono aggiunte le parole  
seguenti « salvo che non si tratti di aree destinate alla forma-  
zione delle strade, piazze, e giardini di cui alla lettera b) del-  
l'art. 4, nel qual caso l'indennità sarà ragguagliata soltanto  
al valore del terreno secondo l'uso agricolo cui era adibito,  
ovvero, se trattasi di area avente altra destinazione, al valore  
medio dei terreni coltivati della località, prescindendo dalla  
loro edificabilità, e fermo il gratuito passaggio in proprietà  
del Comune, nel momento in cui questo crederà di compren-  
derle nell'elenco delle strade comunali, delle aree costituenti  
strade private già aperte al pubblico transito ».

Ordiniamo che la presente munita del sigillo dello Stato,  
sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti  
del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla  
e di farla osservare come legge dello Stato.

*Data a S. Rossore addi 2 luglio 1925.*

VITTORIO EMANUELE

Visto: Il Guardasigilli.  
ROCCO

MUSSOLINI - GIURIATI - DE STEFANI

LEGGE CHE APPROVA IL PIANO REGOLATORE  
E DI AMPLIAMENTO DELLA CITTA' DI GENOVA.

20 Giugno 1877

(Pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 30 Giugno  
1877, n.152)

VITTORIO EMANUELE II<sup>o</sup>

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

R E D ' I T A L I A

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato:

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ART.1.

E' approvato il piano regolatore e di ampliamento della  
Città di Genova da lato orientale, nella parte piana delle  
frazioni suburbane, secondo il progetto dell'ingegnere civico  
municipale dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero  
della Guerra, come fu adottato dal Consiglio municipale di quel  
la Città.

Un esemplare di questo progetto così modificato e vidimato  
dai ministri dei lavori pubblici e della guerra sarà depositato  
nell'archivio di Stato.

=====

LEGGI E DECRETI DEL REGNO D'ITALIA - 1903  
N. 65

Legge che approva il piano di ampliamento della Città  
di Genova.

15 Febbraio 1903

ART.1.

E' approvato il piano di ampliamento della Città di Genova  
nella zona di territorio ai piedi e sulla pendice occidentale  
della collina di San Francesco d'Albaro, compilato il 6 dicembre  
1898 dall'ingegnere civico cav. Carlo Bisagno e adottato dal con  
siglio comunale con deliberazione del piano regolatore e di am

./.

pliamento della città dal lato orientale nella parte piana delle frazioni suburbane vigente per la legge 20 giugno 1877 n. 3908.

Sono anche approvate le norme per l'esecuzione del nuovo piano adottate dal Consiglio comunale con deliberazione 10 Ottobre e 29 novembre 1901 allegate alla presente legge.

Un esemplare della planimetria vidimato dal ministro dei lavori pubblici sarà depositato nell'archivio di Stato.

=====

N. 485

LEGGE 27 APRILE 1916, che approva il piano regolatore della regione di Marassi in Genova.

ART. 1.

E' approvato il piano regolatore della regione di Marassi in Genova, a sinistra del Bidagno, fra il torrente Fereggiano e i Molini di Cima, compilato da quell'Ufficio tecnico municipale e deliberato dal Consiglio comunale nelle tornate del 14 marzo e del 25 Ottobre 1912. Un esemplare di questo piano, vidimato dal ministro dei lavori pubblici, sarà depositato nell'archivio di Stato.

Vedi sentenza della I<sup>a</sup> Sezione della Corte di Cassazione 26 Luglio 1929 in causa Comune di Genova & Campanella riportata nella Giurisprudenza Italiana del 1929 parte I<sup>a</sup> Sez. I<sup>a</sup> pag. N. 1208.