

RELAZIONE  
ILLUSTRATIVA  
DEL PIANO  
REGOLATORE  
GENERALE  
DELLA CITTA'  
DI TRECATE

1951

RELAZIONE ILLUSTRATIVA  
DEL PIANO REGOLATORE GENERALE  
DELLA CITTA' DI TRECATE

IL SINDACO  
*[Signature]*

IL SEGRETARIO COMUNALE  
*[Signature]*

IL PROGETTISTA  
Dott. Arch. Prof. MARIO MORINI

*[Signature]*

IL DIRIGENTE L'UFFICIO  
TECNICO COMUNALE  
Ramp. Geom. Andrea

*[Signature]*



25 NOV. 1950



PARTE II - IL PIANO REGOLATORE

-	Caratteristiche fondamentali del piano. . . . .	Pag. 26
-	Espansione urbana. . . . .	" 30
-	La rete viaria: Traffico di transito. . . . .	" 31
	Traffico di penetrazione. . . . .	" 33
-	Rete viaria interna . . . . .	" 34
-	Sistemazione del centro cittadino e il risanamento. . . . .	" 40
-	Azzonamento: . . . . .	" 43
-	Zone residenziali . . . . .	" 44
	Zone commerciali. . . . .	" 48
	Zone industriali. . . . .	" 49
	Zone verdi, sportive e di rispetto. . . . .	" 50
-	Servizi Generali. . . . .	" 52

## PREFAZIONE

Il presente progetto di Piano Regolatore intende dare alla città di Tre<sup>cate</sup> le direttive adeguate per raggiungere, senza alcun compromesso la forma e la fisionomia a cui la spingono le forze e le correnti delle sue diverse attività.

Da questo Piano l'Amministrazione Comunale, potrà ricavare di volta in volta i piani particolareggiati proporzionati alle possibilità finanziarie ed alle esigenze del momento e avere una chiara visione della situazione per controllare le immediate soluzioni affinché non facciano ostacolo a quelle future.

Le idee espresse sono volutamente contenute entro un quadro aderente alla realtà e tali da poter essere realizzate in armonia col sano e regolare svolgersi della vita cittadina.

P A R T E I

PREMESSE AL PIANO REGOLATORE

## ALTIMETRIA, IGIENE DEL SUOLO, CLIMATOLOGIA

Altimetria - Trecate è situata ad occidente del F. Ticino a 9 chilometri da Novara; la superficie del territorio comunale è di ha 3.836 dei quali 3.611 di superficie agricola e forestale.

L'altimetria massima di tutto il territorio è di m. 142 s.m. (presso il confine settentrionale) quella minima nella pianura è di m. 130. L'abbassamento che esiste esclusivamente nella zona fiancheggiante il fiume Ticino ad Est del Naviglio Langosco (quote: max.120 - Min 108) è conseguente dell'azione delle acque ed appartiene all'alveo del Fiume.

La differenza di quota, nella zona pressochè pianeggiante del territorio comunale non ostacola minimamente lo sviluppo urbanistico della città.

Natura del terreno - La zona "alta" è formata da terre di trasporto, conseguenza di antiche alluvioni. Il sottosuolo è costituito da strati di sabbia; ghiaia ed argilla. La crosta vegetale od arabile è composta prevalentemente da terriccio di coltura variabile da m. 0,80 a m. 0,40.

Il terreno in genere è molto fertile e irriguo.

Idrografia: a) Fiume Ticino ad Est del territorio, confinante con la Provincia di Milano.

b) Dirematore Vigevano (cavo principale di irrigazione di tutto il territorio).

c) Roggia Mora (limita il nucleo antico dell'aggregato urbano) ora quasi sempre asciutta e suscettibile di eliminazione.

d) Vari fontanili privati.

Falda freatica molto alta ed abbondante.

Acquedotto: Attualmente esiste solo un impianto per gli edifici pubblici e le fontanelle. Ancora nella fase di studio l'impianto a carattere generale.

Fognatura: Esiste entro il nucleo antico delimitato dalla Roggia Mora una vecchia tubinatura insufficiente ed antiigienica, però è già stata iniziata la costruzione della nuova rete generale rispondente alle più moderne esigenze dell'igiene.

Climatologia: Trecate gode di un clima tipico di transizione, da quello mediterraneo a quello continentale, proprio di gran parte della Pianura Padana. La temperatura media annuale é di 12,8° non molto dissimile da quella di Torino e di Milano.

L'inverno non si presenta rigido, avendo una media di 2°,8 mentre l'estate è decisamente calda con il valore medio di 22°,7; molto accentuate sono le differenze fra minimo e massimo assoluto .

Le precipitazioni assommano a circa 1000 mm. in media all'anno (più abbondanti che a Milano e Torino) con il minimo in Gennaio e Febbraio ed il massimo in settembre-ottobre. La frequenza dei giorni piovosi è di circa 80 in media all'anno con il massimo in maggio ed il minimo in febbraio.

Discretamente abbondante è la nevosità.

Prevalgono i venti di nord; l'umidità annua è biù bassa di quella che si riscontra in altri luoghi della regione. Le nebbie si hanno di preferenza durante l'inverno con una media di 27 giorni all'anno.

## CENNI SULLO SVILUPPO DELLA CITTA'

Il più antico ed esatto documento cartografico della città di Tre<sup>ca</sup>te ri<sup>si</sup> sale al 1723, redatto in occasione del nuovo censimento dello Stato di Mila<sup>no</sup> e facente parte del Catasto di Maria Teresa.

La città era allora contenuta tutta entro il circuito della Roggia Mora, pochissime case sorgevano all'esterno presso le porte di Sozzago, di Milano, e di Roventino.

L'attuale piazza della fiera era già tracciata e la Chiesa di San Rocco già sorgeva sull'angolo di Nord-Est di questa.

Dal punto di vista planimetrico la città si presentava non molto ordinata. All'esterni della strada tracciata sull'asse della cattedrale, avente per fondale della parte opposta la Chiesa di Sant'Ambragio, nessun altro elemento urbanistico appare degno di nota. La rete viaria, per effetto evidentemente di innumerevoli trasformazioni e modificazioni, sebbene tracciata sin dalle origini secondo i due orientamenti fondamentali di Nord-Sud e Ovest-Est, risulta discontinua e frammentaria.

La piazza centrale occupava in gran parte l'attuale piazza Cavour e costituiva l'elemento di saldatura dell'asse Nord-Sud (collegante le porte di Roventino e Sozzago) con la strada di Novara ortogonale all'asse stesso.

Di secondaria importanza era la porta di Milano (funzionava allora per le comunicazioni tra la Lombardia ed il Piemonte l'antica Strada Moneta a settentrione della città che terminava alla Cascina Bianca, dove si trovava si stemata in un grande caseggiato la Dogana; di là si poteva facilmente tra-ghettare il Ticino e raggiungere l'opposta riva).

La città conservò la sua originaria composizione viaria fino al 1825, epoca nella quale venne tracciata secondo il "Piano di Napoleone" la nuova strada, detta "del Sempione".

Costruito il ponte sul F. Ticino tra il 1809 e il 1825, la nuova importante strada (denominata poi "Regia" perchè fatta costruire da Carlo Felice) fu tracciata rettilinearmente da Novara al ponte sul Ticino passando attraverso il centro abitato di Trecate. Nella parte occidentale della città fino alla piazza centrale venne utilizzata la preesistente strada che portava a Novara, ad oriente la nuova strada fu tracciata attraverso gli isolati costruiti.

La nuova strada di transito per la sua funzione (principale strada di collegamento tra il Piemonte e la Lombardia) e per la sua posizione baricentri-ca divenne l'arteria più movimentata e vitale della città.

Nel 1860 la Piazza Cavour assunse con la costruzione del Palazzo Comunale l'aspetto architettonico attuale.

Da tale epoca Trecate iniziò il vero e proprio sviluppo urbano fuori del nucleo storico, seguendo le direttrici determinate dalle strade che si dirigevano verso Novara, Romentino, la Chiesa della Madonna delle Grazie, Magenta e Cerano, in forma spontanea senza una preordinata pianificazione. Rimase "bloccata" la zona a Nord del parco del Castello-Villa conte Cicogna per la vastità del recinto.

La ferrovia costruita nel 1859 limitò notevolmente l'espansione urbana verso sud.

La zona compresa tra questa e la vecchia città ben presto raggiunse la saturazione.

L'occupazione del terreno a sud della ferrovia soprattutto a scopo residenziale è un fenomeno recente, verificatosi in quest'ultimo decennio.

Esaminando lo stato attuale della città si notano due preminenti direzioni spontanee di sviluppo, quella verso occidente e quella verso oriente parallelamente alla strada statale. Delle due direzioni, quella di oriente è molto più sentita e pronunciata dell'altra.

Nelle varie zone esterne al nucleo antico le abitazioni hanno carattere generalmente unifamiliare e si sono susseguite non occupando e saturando i successivi isolati nei loro vari lotti ma disponendosi in forma molto estensiva lasciando frapposti lotti liberi tanto più numerosi quanto più ci si allontana dal centro dando l'impressione che la città si sia ampliata "polverizzandosi".

Questo fatto é soprattutto dovuto al minutissimo frazionamento del terreno agricolo ai margini della città (appezzamenti variabili in media da 3 a 10 pertiche).

Le industrie sorte in quest'ultimo cinquantennio si sono installate nelle zone di ampliamento urbano massimamente in fregio alle principali arterie di comunicazione e si trovano, per mancanza di una preordinata pianificazione, attorniata da molte-plici abitazioni e non in felici condizioni ubicazionali.

## ESAME DELLA SITUAZIONE ATTUALE E PROBLEMI CONSEGUENTI

In quest'ultimo venticinquennio lo studio dei piani regolatori ha subito, per opera e merito del più vasto sviluppo delle dottrine urbanistiche edella traslazione in esse dei problemi sociali relativi all'abitazione e all'organizzazione delle sedi di lavoro, un radicale mutamento; il loro orientamento è passato dai semplici problemi dell'estetica a quelli sociali e compositivi del quadro urbano. L'urbanistica come dottrina che si vale degli studi e degli apporti di varie scienze, è divenuta essa stessa dottrina scientifica, appoggiandosi ai procedimenti analitici e di sintesi propri della scienza moderna.

Pertanto, logicamente, lo studio del piano regolatore di Trecate si è iniziato con una serie di analisi ed indagini sulla situazione delle città considerate dal punto di vista urbanistico che è ad un tempo demografico, edilizio, economico, sociologo.

### Situazione attuale

La situazione urbanistica della città di Trecate trae origine nelle sue attuali manifestazioni da un complesso di ragioni, tra le principali ricordiamo:

a) la giacitura nella pianura novarese all'incrocio di importanti vie di comunicazione (Padana Superiore e Provinciale Vigevanese) e su terreno che ha consentito uno sviluppo isotropo della città rispetto il nucleo centrale.

b) il notevole sviluppo dell'industria ed i conseguenti fenomeni.

c) la mancanza di una legislazione urbanistica e di piani regolatori atti a disciplinare e ordinare lo sviluppo della città.

A causa della sua posizione geografica, Treccate non ha avuto dalla natura, nel suo sviluppo, un particolare indirizzo, non trovando ostacoli in nessuna direzione alla sua espansione, dalle origini ad oggi ha mantenuto quasi immutato il suo carattere di città monocentrica. Si può tuttavia constatare che le zone rivelate più idonee allo sviluppo urbano sono quelle di levante ed occidente prossime alla statale Milano-Novara.

A causa dell'avvento della macchina e dell'industria, il notevole accrescimento dell'aggregato urbano non è stato indirizzato da particolari ragioni funzionali dell'industria stessa, ma ha seguito un andamento dettato puramente dal valore delle aree in funzione delle loro distanze dal centro, dalla ferrovia, dalle strade di comunicazione.

A causa della mancanza di una preordinata pianificazione, dalla fine del secolo ad oggi, non è stato possibile vincolare lo sviluppo della città, per evitarne la informe configurazione. Evidentemente fino a quanto l'economia della città era puramente agricola, artigianale e commerciale il nucleo monocentrico della città limitato in estensione, corrispondendo funzionalmente alle esigenze della vita cittadina, mantenne quasi intatto il suo volto secolare; con lo sviluppo delle attività industriali ed il conseguente inurbamento le numerose aree rurali rimaste libere da costruzioni trale maggiori strade di comunicazione vennero gradualmente utilizzate con deprecabile disordine per l'edificazione a scopo residenziale e per l'impianto di importanti industrie.

## CONSIDERAZIONI DEMOGRAFICHE

Trecate non è una città con forte incremento di popolazione. L'aumento in quest'ultimo trentennio è stato di 500 unità circa, avendo raggiunto alla fi ne dello scorso anno 10.427 abitanti. Con lo stesso ritmo potrebbe fra un trentennio avere una popolazione di circa 11.000 abitanti. Però le statisti che possono suggerire poco con la fredda voce dei semplici numeri. Questi possono essere considerati come esponenti sintetici di fenomeni e soltanto lo studio di questi può essere di guida nelle previsioni. L'aumento più sen sibile della popolazione si è avverato dal 1881 al 1911, periodo corrispondente al sorgere delle nuove industrie ed allo sviluppo delle preesistenti attività. In detto trentennio la popolazione crebbe di ben 2273 unità. Dal 1911 all'ultimo censimento del 1936 (come è specificato nelle tabelle dei censimenti e dell'incremento naturale e migratorio) la popolazione rimase quasi costante.

Senza fare azzardate previsioni, in seguito alla costruzione dei nuovi impianti industriali presso San Martino e lo sviluppo delle attività industriali a Trecate, può darsi che la popolazione subisca nel prossimo trentennio, per effetto dell'immigrazione, un apprezzabile incremento.

Il piano di ampliamento dovrà quindi considerare la possibilità di uno sviluppo "elastico" (cioè per elementi definiti in relazione alle reali necessità sviluppabili successivamente) col vantaggio di non soffrire d'improvvisazione e di essere coordinato preventivamente a sviluppi più vasti che potessero verificarsi in seguito.

DATI DEMOGRAFICI

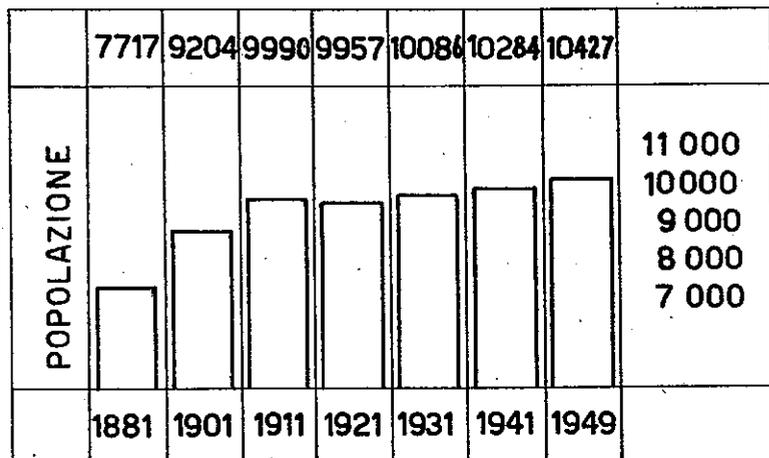
POPOLAZIONE PRESENTE NEGLI ULTIMI SEI CENSIMENTI

Anno 1881	Popolazione	7717
" 1901	"	9240
" 1911	"	9990
" 1921	"	9957
" 1931	"	10086
" 1936	"	9889 al 21/4

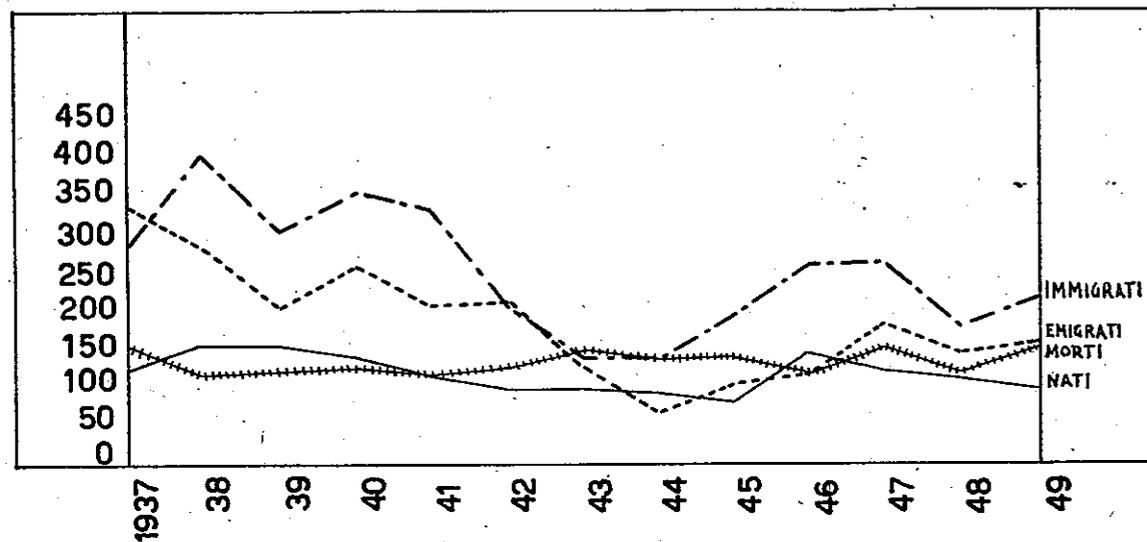
Dati indicativi sulla natalità, mortalità, immigrazione, emigrazione e popolazione presente nell'ultimo censimento

Anno	Nati	Morti	Immigrati	Emigrati	Popolazione
1936	---	---	---	---	9863
1937	128	160	281	342	9770
1938	159	119	410	295	9925
1939	160	124	310	207	10064
1940	143	130	359	264	10172
1941	119	134	340	213	10284
1942	102	128	208	218	10248
1943	104	151	143	128	10216
1944	96	140	139	72	10239
1945	83	143	197	106	10270
1946	149	122	265	219	10343
1947	124	156	270	186	10395
1948	114	121	184	148	10424
1949	102	156	222	165	10427

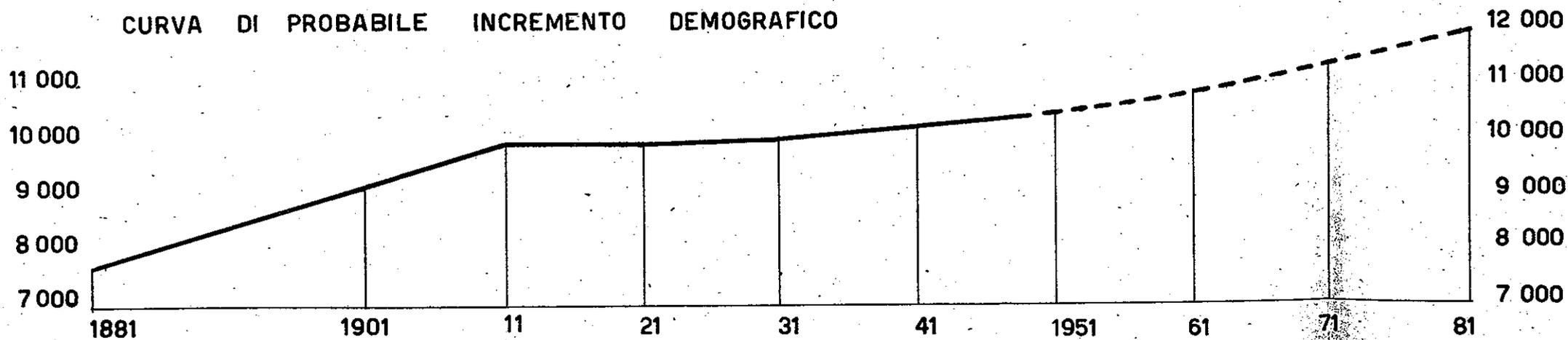
DIAGRAMMA DEMOGRAFICO



CONFRONTO NATI-MORTI IMMIGRATI - EMIGRATI



CURVA DI PROBABILE INCREMENTO DEMOGRAFICO



ATTIVITA' DELLA POPOLAZIONE NELL'INTERO TERRITORIO COMUNALE.

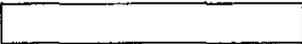
Treccate è un importante centro ad economia industriale, agricola ed anche commerciale. Il complesso industriale della città costituito principalmente da industrie tessili e di abbigliamento è assai notevole, oggi la popolazione occupata in tale attività è di 4127 unità ma va rilevato, in modo particolare, che le industrie locali lavorano ora con personale ridotto, a causa del non regolare afflusso delle materie prime e soprattutto per le note limitazioni nel consumo dell'energia elettrica. Nel caso di normalizzazione di tali servizi la mano d'opera impiegata potrebbe raggiungere circa le 5000 unità, senza tener conto del rilevante numero di operai ed impiegati che saranno indispensabili per il funzionamento delle future raffinerie S.A.R.P.O.M. in via di costruzione a San Martino.

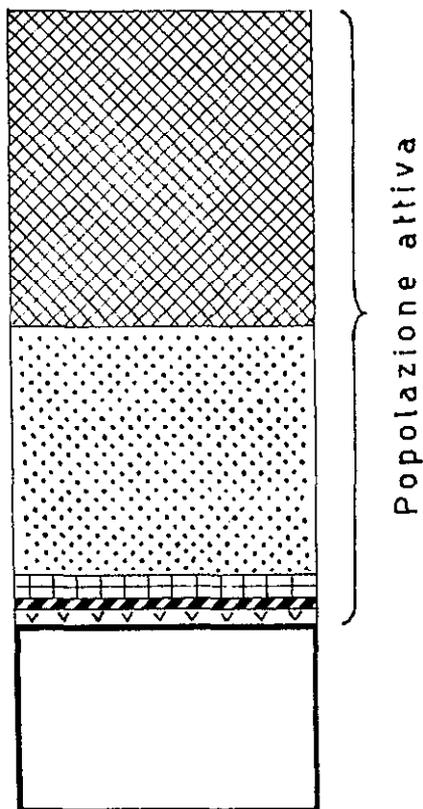
L'attività agricola oggi occupa 3253 abitanti. Il terreno si presenta molto fertile e totalmente coltivato per lo più a risaia, salvo la zona ad oriente del naviglio Langosco più bassa, formante la sponda del Ticino, che è lasciata a bosco.

L'attività commerciale è relativamente notevole, oltre al mercato settimanale, al quale affluiscono merci di ogni genere da diverse località, anche dalle provincie di Milano e Pavia ed alle rinomate fiere annuali, in città esistono circa 200 esercizi fissi distribuiti lungo le principali strade che si irradiano dalla Piazza Cavour, una cinquantina di commercianti ambulanti di tessuti e generi vari, di cui molti provvisti di automezzi per l'esercizio della loro attività ed una quindicina di mediatori.

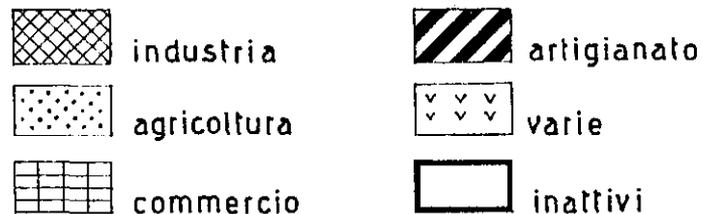
Il complesso industriale, commerciale ed agricolo di Trecate ha dato vita a tre importanti istituti bancari, la succursale della Banca Popolare di Novara, quella della Cassa di Risparmio delle Provincie Lombarde e la filiale dell'Istituto San Paolo di Torino.

# ATTIVITA' DELLA POPOLAZIONE NELL' INTERO TERRITORIO COMUNALE

 = 500 abitanti



Dati numerici del 1950



attività	numero	%
industria	4 127	40
agricoltura	3 253	31,5
commercio	314	3
artigianato	130	1
varie <sup>1)</sup>	226	2
inattivi <sup>2)</sup>	2 337	22,5
totale	10'427	100

1) trasporti, amministrativi, culto, professioni, militari ecc.

2) donne, bambini, vecchi.

PRINCIPALI DATI DEL BILANCIO COMUNALE

E n t r a t e

DESCRIZIONE	Esercizio 1946	Esercizio 1947	Esercizio 1948	Esercizio 1949	Esercizio 1950
Rendite patrimoniali	730.008	2.139.199	2.014.907	1.054.994	1.798.554
Proventi diversi	435.432	1.263.409	2.512.082	2.640.781	2.958.104
Imposta consumo e sovr.	7.326.306	21.435.685	37.819.521	41.613.607	52.430.154
Contabilità speciali	2.294.502	1.716.884	4.091.327	1.737.844	3.262.360
Residui	26.059	731.033	4.376.564	2.416.510	6.122.061
Entrate straordinarie	222.269	276.351	408.599	533.878	1.495.487
Movimento Capitali	---	---	---	8.500.000	---
<b>T o t a l i &amp;</b>	<b>11.034.576</b>	<b>27.562.561</b>	<b>51.223.000</b>	<b>58.496.614</b>	<b>68.066.720</b>

PRINCIPALI DATI DEL BILANCIO COMUNALE

U s c i t e

DESCRIZIONE	Esercizio 1946	Esercizio 1947	Esercizio 1948	Esercizio 1949	Esercizio 1950
Oneri Patrimoniali	316.912	692.415	2.971.144	1.671.144	1.431.064
Spese Generali	2.548.046	9.183.080	10.653.666	11.246.335	15.172.448
Spese per la sicur. e la giustizia	36.095	47.105	65.272	1.280.084	1.141.374
Spese per O.Pubbl.	845.386	2.859.052	3.813.115	4.866.127	13.676.616
Spese per educazi.	798.004	2.361.066	2.730.958	2.454.496	4.123.262
Spese per l'agricol	21.207	245.502	6.945	149.956	38.858
Spese per il culto	105.846	119.755	143.620	227.585	851.716
Residui	17.092	8.800	3.189	964.125	763.480
Contabilità spec.	1.956.850	1.729.150	4.338.200	1.685.488	3.190.904
Movimento capitali	58.690	97.500	435.033	4.503.150	4.003.150
<b>T o t a l i    £.</b>	<b>10.602.663</b>	<b>23.967.994</b>	<b>50.210.078</b>	<b>53.512.295</b>	<b>59.556.684</b>

CONDIZIONI URBANISTICHE DELLA CITTÀ

Le caratteristiche della città di Trecate sono state chiaramente indicate nelle tavole che riportano i rilievi analitici compiuti.

Le abitazioni igienicamente insufficienti esistono per la maggior parte entro il nucleo centrale accanto a case di migliori condizioni igieniche. Edilizia avente carattere spiccatamente rurale, laboratori e depositi sistemati in piani terreni umidi e male illuminati sono sparsi dappertutto entro la maglia cittadina, salvo in pochissime zone. In essi le cattive condizioni igieniche (pavimento in terra battuta, umidità alle pareti, mancanza di acqua e servizi igienici) raggiungono limiti tali da presentare un continuo pericolo con le loro conseguenze di ordine endemico ed epidemico.

Le condizioni dell'abitabilità ed in particolare quelle di purezza dell'aria sono irrimediabilmente compromesse quando nei cortili delle case sorgono laboratori, depositi di merci deperibili in luogo di spazi liberi o verdi come prescrive l'urbanistica.

Non esiste nelle varie zone un'organizzazione che proporzioni i servizi pubblici alle necessità delle abitazioni o della produzione o del commercio.

Ne conseguono evidenti disagi per la popolazione per insufficienza di luoghi adibiti a mercato e di servizi pubblici (bagni - doccie lavatoi, ecc.) e spazi ricreazionali per i ragazzi.

#### CENTRO CITTADINO, EDIFICI E SERVIZI PUBBLICI.

La Piazza Cavour sulla quale prospetta il palazzo comunale, rappresenta oggi il cuore della città; in essa si svolge il mercato settimanale dei generi vari che in questi ultimi tempi si è esteso anche alle strade adiacenti. Tra gli edifici pubblici vanno annoverati: il teatro comunale capace di 300 posti a sedere; un cinematografo con 600 posti; le scuole elementari con annessa scuola di avviamento a tipo agrario, l'asilo infantile frequentato da circa 150 bambini e la ex casa della GIL con la piscina. Il campo sportivo sorge su terreno di proprietà privata.

Esiste un mercato coperto per la vendita del pollame.

Mancano l'ospedale, i bagni pubblici, lavatoi ed il macello.

## VERDE PUBBLICO E PRIVATO

Il verde pubblico è rappresentato principalmente dal complesso dei viali alberati: G. Ferraris, Macallè, Verdi, Murello, dalle alberature della piazza della Fiera e dal Giardino-parco delle rimembranze attorno alla chiesa di San Bernardo.

Il verde privato annovera: il grande giardino del Castello-Villa Conte Cicogna, il giardino del convento delle suore di S.Vincenzo da Paola, il giardino della Villa della Contessa Bollini-Soranzo.

Da questo sommario esame analitico si traggono le seguenti deduzioni:

a) che nell'aggregato urbano non vi sono ben definite comunità di vita nè organismi urbanistici efficienti.

b) che i raggruppamenti edilizi si sono polarizzati principalmente lungo le radiali e si sono poi dilatati uniformemente saldandosi gli uni agli altri.

c) che i negozi e magazzini di vendita si sono spontaneamente formati nei principali incroci stradali o lungo le strade di maggior traffico producendo pertanto dannosa promiscuità fra circolazione veicolare e necessità di sosta dei cittadini.

Tali deduzioni inducono a considerare la serietà del problema per studiare sul piano urbanistico le possibili soluzioni dove ancora le aree libere permettono qualche elasticità di movimento.

## VALORI AMBIENTALI

Gli edifici e gli ambienti di maggior interesse architettonico della città (S. Francesco e Duomo, Piazza Cavour) si trovano entro la cerchia della Roggia Mora, ma non pochi, sebbene isolati, sono al di fuori della cerchia (Castello-Villa Conte Cicogna, Chiesa di S. Bernardo, S. Rocco, S. Cassiano e Madonna delle Grazie) che richiedono conservazione e rispetto tanto del loro valore intrinseco quanto degli ambienti in cui sono pervenuti sino a noi.

STRADE E VIABILITÀ

Le strade che giungono a Trecento sono come è noto:

- a) La Statale Padana Superiore (N. 11) che attraversa diametralmente la città da Est a Ovest;
- b) La Provinciale di Vigevano, parallela al corso del Fiume Ticino e che sfocia a Trecento nella piazza della Fiera;
- c) La semiprovinciale per Romentino-Galliate che si immette nella Via E. Ferraris e che staccandosi presso Bellinzago Novarese dalla Statale Ticinese (N. 32) rappresenta quasi la continuità della Vigevanese verso Nord;
- d) la strada comunale proveniente da Olengo e Sezzago.

La rete delle strade principali di completo con l'anello dei viali: della stazione, Roccellè, G. Ferraris, Clerici, Tiro a Segno, A. Manzoni, S. Pellico A. Volta e delle strade vicinali parallele alla statale Padana Superiore dette Mezzano, Verra e Nuova.

Sia la strada statale Padana Superiore come la provinciale per Vigevano presentano traffico notevole cui corrispondono in taluni punti sezioni stra

dali insufficienti o comunque modeste (zona interna della città, imbocco nella piazza della Tiera). Risulta pertanto pericoloso per mancanza di visibilità l'incrocio della Padana con la G. Ferraris (in questo luogo venne collocato il primo semaforo di Treocate) e alquanto fastidioso il passaggio a livello quasi sempre sbarrato della provinciale per Vigevano (elevato numero di treni in transito: giornalmente treni viaggiatori n° 42, treni merci n. 6 e alcuni treni speciali). Passaggio a livello troppo vicino alla stazione ferroviaria e allo scalo merci per cui più volte al giorno viene chiuso per la formazione di treni merci locali.

Nella maglia stradale dell'aggregato urbano si nota oltre alla mancanza di gerarchia fra arterie principali e strade di lottizzazione, fra strade di circolazione e strade residenziali, una deprecabilissima strettezza delle sezioni di tutte le strade radiali.

Dall'analisi di tutti questi aspetti particolari delle condizioni di Tre-  
catesi rileva che se è veramente nell'abitazione che si riscontrano gli as-  
petti più negativi della vita cittadina, soprattutto per quanto si riferisce  
alla zona centrale, anche l'organizzazione delle zone di lavoro non è del  
pari risolta per quanto riguarda le aree di espansione e i collegamenti con  
le maggiori strade di comunicazione e neppure è risolto il problema del traf-  
fico specie di transito, per l'insufficienza di alcune arterie stradali.

A questi problemi si aggiunge la sistemazione delle acque superficiali ed  
il completamento dei servizi generali.

La soluzione dei vari problemi è stata ricercata attraverso l'impostazio-  
ne dettata dalla legge urbanistica del 1942 che prevede; la pianificazione  
completa della materia edile-urbanistica della città, con visione dei pro-  
blemi estesa nel più ampio quadro regionale e la zonizzazione, con l'appli-  
cazione di concetti che diano prevalente valore agli interessi della collet-  
tività rispetto a quelli dei singoli.

Secondo questi principi il piano regolatore è stato studiato con quei  
provvedimenti che la scienza urbanistica, integrata dalle condizioni di ca-  
rattere economico ha dettato per ogni singola zona.

P A R T E   I I

IL PIANO REGOLATORE

Per una chiara interpretazione delle definizioni adottate nello studio del piano regolatore circa l'estensione delle zone successivamente prese in esame, è stata adottata la seguente terminologia convenzionale:

ZONA CENTRALE: La zona compresa entro la cerchia della Roggia Mora.

AGGREGATO URBANO: La zona urbana attualmente edificata.

CITTA': Il complesso urbano comprendente l'aggregato urbano e le zone di esansione previste dal Piano Regolatore.

## CARATTERISTICHE FONDAMENTALI DEL PIANO

Il piano regolatore si attiene ad un insieme di principi che ne hanno determinato le caratteristiche essenziali e che si basano sulla premessa:

Scopo fondamentale di ogni sistemazione urbanistica deve essere quello di tendere alla realizzazione delle migliori condizioni di vita per l'individuo e la collettività; pertanto il concetto sociale sta alla base della impostazione e della elaborazione del piano regolatore.

Detta premessa rappresenta la sintesi delle caratteristiche del Piano, che sono le seguenti:

a) Impostazione di uno schema viario tale da distinguere chiaramente:

- 1) Le strade per il traffico di transito protette da opportune zone di rispetto;
- 2) Le strade aventi funzioni di penetrazione ed urbane;
- 3) Le strade a carattere tipicamente residenziale.

b) Azionamento, così stabilito:

- 1) Zone residenziali che prevedono sia il completamento di quegli isolati già delimitati da strade e solo in parte occupati da costruzioni sia la costruzione di nuclei organicamente definiti, per evitare il pericolo di un disordinato agglomerarsi dell'abitato.
  - 2) Zone a carattere industriale servite da raccordi ferroviari e da strade adeguate alla funzione delle zone.
  - 3) Vincolo delle zone agricole.
- 6) Indicazione delle aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposte a speciale servitù.
- d) Delimitazione delle aree destinate per gli edifici a carattere pubblico e per le zone verdi pubbliche.
- e) Rispetto in genere della città esistente, conservazione dei valori ambientali, delle zone verdi, dei complessi paesistici e tradizionali, degli edifici di particolare valore, carattere e destinazione.

- f) Esclusione in genere di opere di demolizione di fabbricati, salvo casi particolari ed indispensabili in cui tali demolizioni siano suggerite da criteri di diradamento e risanamento o da miglioramento della viabilità e tali da offrire incremento al valore delle aree rese fabbricabili, incremento che faciliti le possibilità di attuazione delle opere progettate.
- g) Adeguamento del centro cittadino attuale alle future esigenze mediante una organica e unitaria sistemazione edilizia del Corso Matteotti, tale da assecondare la tendenza naturale e spontanea già in atto della dilatazione del centro verso i viali G. Ferraris e Macallè.

## ESPANSIONE URBANA

L'espansione urbana da disciplinare in armonia con le preferibili tendenze naturali, spontanee ed economiche, è in prevalenza indirizzata secondo le direttrici di Est e in minore misura verso Ovest e Nord.

A sud della ferrovia la zona residenziale resterà pressochè limitata dagli attuali confini dell'aggregato urbano con la zona agricola, mentre ad est della provinciale vigevanese i terreni adiacenti alla ferrovia, per una fascia della profondità di circa 250 metri, saranno vincolati per lo sviluppo delle industrie. Tale zona è suggerita dalla direzione dei venti dominanti, dalla facilità dei raccordi ferroviari e dei collegamenti stradali, dalla ubicazione delle grandi Raffinerie S.A.R.P.O.M. presso il Ticino.

## LA RETE VIARIA

### TRAFFICO DI TRANSITO

Per lo svolgimento ordinato della vita della città si ritiene indispensabile che il traffico di transito, che percorre oggi vie centrali troppo strette e costacciate specie nei giorni di mercato, venga diretto su nuove arterie.

Per tale scopo il P.R. prevede un raccordo della statale Padana Superiore (passante a nord della Chiesa della Madonna delle Grazie) avente la funzione di far scorrere il più importante traffico di transito tangenzialmente alla città e un tronco di allacciamento della provinciale wigevanese alla Padana Superiore con sovrappasso della ferrovia Torino-Milano.

Il raccordo della Padana, tale da non allungare l'attuale percorso, senza alcuna necessità di demolizioni di edifici esistenti, inizierebbe presso la cascina Belina e terminerebbe presso la cascina Loreto, ad est del Cotonificio Rossari & Varzi.

All'incrocio della strada per Romentino verrebbe sistemato il piazzale di sosta, di rifornimento e di accesso alla città.

L'arteria di allacciamento della Vigevanese alla Padana, seguirebbe sempre adiacente il canale diramatore di Vigevano, dal Confine del Territorio comunale, fino alla ferrovia, poi si staccerebbe lievemente per passare immediatamente ad Est del Cotonificio Rossari & Varzi.

Tale allacciamento oltre a svincolare la provinciale dal passaggio a livello, quasi sempre chiuso, avrebbe la funzione di collegare ottimamente le nuove zone industriali al sistema delle principali/arterie della regione.

### TRAFFICO DI PENETRAZIONE

Con l'impostazione dei due nuovi tronchi tangenziali a Nord e ad Est della Città ove i traffici di transito possono liberamente scorrere senza intoppi e pericoli, la penetrazione in città dovrà avvenire seguendo logicamente nuovi tracciati più comodi e rapidi, abbandonando di conseguenza l'immissione nelle vie Gramsci e Matteotti, che tuttavia conserveranno per la loro continuità la funzione di "principale asse" interno della città.

Per le provenienze da Torino, da Milano o anche da Monumentino, il piano prevede una nuova ampia strada che dal piazzale di rifornimento predisposto lungo il raccordo tangenziale della statale Pedana, si immetta direttamente nella via G. Ferraris.

Le provenienze da Cerano, anziché proseguire per l'attuale strada fino alla piazza della Fiera, potranno immettersi nella nuova tangenziale Est e penetrare in città dopo il sovrappasso della ferrovia percorrendo o l'attuale strada statale (tratto che diverrebbe strada urbana) o le varie strade ad essa parallele.

## RETE VIARIA INTERNA

La rete viaria interna di Treviso ha come asse fondamentale la strada Padana Superiore n. 11 (nella zona centrale assume i nomi di Via Gramsci e Corso Matteotti) che attraversa longitudinalmente la città e che rappresenta per la sua continuità l'arteria urbana più vitale.

Numerose strade e vicoli ad essa ortogonali permettono il collegamento tra le varie zone della città, però non tutti possono assolvere alla loro specifica funzione per le limitate sezioni e la mancanza di continuità.

Nella zona centrale tutto il settore Nord è bloccato dalla Roggia Mora e dalla estensione della Villa del Conte Cicogna, i vicoli Cristo, S. Ambrogio, dei Bruni e Cairoli sono oggi da considerarsi non solo insufficienti alle moderne esigenze del traffico, ma soprattutto, per la loro funzione residenziale, inadatti dal punto di vista igienico ed estetico.

Nelle zone periferiche le strade <sup>principali</sup> di sviluppo urbano presentano troppo limitate sezioni stradali e le numerose strade private a carattere residenziale, a fondo cieco, tracciate spontaneamente secondo le divisioni delle proprietà, specie nel settore orientale, creano non indifferenti ostacoli per la formazione di una organica rete viaria.

Il piano stabilisce innanzitutto il completamento dell'anello delle strade che recingono la zona centrale sia colla formazione del collegamento tra la via Tiro a Segno e la Via G. Ferrarig e del collegamento tra la Via Murello e la Via A. Manzoni, sia con la totale soppressione della Roggia Mora, deviata nella Roggia Moretta.

All'interno della zona centrale si rendono indispensabili i seguenti provvedimenti:

- a) prolungamento della Via Tiro a Segno fino alla Via Gramsci.
- b) Allargamento e prolungamento del Vicolo dei Bruni fino alla nuova strada di Circonvallazione interna.
- c) Isolamento delle scuole elementari di Via Cassano e formazione di una nuova piazza prospiciente sulla Via Gramsci.

d) Prolungamento del Vicolo Proverbio sino alla Via G. Verdi e formazione di una piazzetta all'innesto col Vicolo Bordiga.

Tali sistemazioni, oltre a mettere in valore i terreni più interni dei vari isolati, favoriscono l'opera di risanamento per diradamento e per rifacimento di case aventi ancora carattere semirurale e in cattivissime condizioni igieniche e di conservazione.

Nelle zone di ampliamento il piano prevede nel settore occidentale:

a) Il prolungamento e l'allargamento con sistemazioni a verde della Via Cirenaica.

b) Il prolungamento della Via Trento ed il tracciato di una nuova strada ad essa parallela per l'utilizzazione a scopo residenziale dell'ampio spazio privato oggi occupato dal campo sportivo.

c) Il prolungamento della Via Rosselli fino alla Via Novara.

- d) La formazione di un largo viale a cavaliere della Roggia Moretta per disciplinare a scopo residenziale tutti i terreni ancora liberi a Nord della via Novara.
- e) Allargamento della Via Trieste e tracciamento di varie strade di collegamento tra la Via Novara e la Via Rosselli onde determinare in modo proporzionale la profondità dei lotti edificabili.
- f) Formazione di brevi strade residenziali a fondo cieco nel cuneo compreso tra la Via Novara e la Via Valle intervallate da doppi lotti fabbricabili.

Nel settore Sud:

- a) Formazione di una strada residenziale, ad occidente dell'asilo, collegante la via S. Pellico con la nuova strada che completa la circonvallazione interna.
- b) Oltre la ferrovia, completamento della rete viaria in Via di formazione per la profondità di circa 150 metri.

Nel settore orientale

- a) Allargamento con sistemazione a verde pubblico delle due strade longitudinali già esistenti: Comunale detta Via Verra e comunale di S. Cassiano come pure delle altre due che da queste si staccano denominate Via Nuova e Via Mezzano.
  
- b) Formazione di una strada adiacente alla ferrovia dal passaggio a livello della provinciale per Vigevano alla Chiesa di S. Cassiano.
  
- c) Formazione di una nuova longitudinale (ideale prolungamento della Via Maddonnina) in funzione esclusivamente delle nuove zone residenziali di ampliamento.
  
- d) Formazione nella zona compresa tra la ferrovia, Piazza della Fiera e Via San Cassiano, di una rete a carattere residenziale, utilizzando per la maggior parte strade ora private, avendo diretti collegamenti con la stazione ferroviaria (prolungamento Via V. Monti) e con la Piazza della Fiera.

e) Tracciamento nella zona di espansione di un largo viale trasversale avente per fondale a Sud la chiesetta di San Cassiano e a Nord la nuova chiesa prevista nel baricentro della futura zona di ampliamento.

f) Tracciamento nella zona di espansione di un sistema di strade residenziali in relazione alla profondità dei vari lotti edificabili.

Nel settore nord:

Tracciamento di un sistema di strade a carattere residenziale tra la via Romentino e la Via Madonna delle Grazie in modo da poter definire razionalmente nuovi isolati e lottizzazioni adatte alla edificazione.

## SISTEMAZIONE DEL CENTRO CITTADINO E RISANAMENTO

Il miglioramento della viabilità nell'interno della città determinato sia con la sistemazione delle nuove strade esterne per il traffico di transito, sia con la formazione delle nuove strade interessanti la zona centrale (descritte nel precedente capitolo sulla Rete viaria interna) contribuisce oltrechè a valorizzare gli elementi architettonici e gli ambienti della vecchia città a costituire una nuova forma del centro cittadino più aderente alle future esigenze.

Sul lato settentrionale del Corso Matteotti (ove ancora esistono nella forma i blocchi edilizi ed i cortili risultanti dal taglio operato nel 1825 per la costruzione di questa strada, voluta da Napoleone, che raggiunge il nuovo ponte sul Ticino, il piano prevede la formazione graduale nel tempo di un complesso di nuovi edifici integrati da portici, senza soluzione di continuità, terminanti in una piazza affacciata sui viali alberati G. Ferraris e Macallè rappresentanti già oggi, specie nelle giornate di festa, il luogo più frequentato per il passeggio.

Tale soluzione permetterà di ampliare il maggior centro associativo della città e di dare a questo un aspetto vitale ed unitario e nello stesso tempo

di creare un degno collegamento della Piazza Cavour alla più ampia strada urbana trasversale facilmente sistemabile e trasformabile in una bella strada moderna con la copertura della Roggia Mora e con una doppia alberatura. La funzione stessa di questa strada collegante la stazione ferroviaria, la Piazza della Fiera, la Villa Castello Cicogna e il futuro piazzale indicato sul <sup>raccordo</sup> proposto della Padana Superiore, richiede di considerare, all'incrocio con il Corso Matteotti, la possibilità di una degna sistemazione architettonica e urbanistica anche perchè tutto il Corso Matteotti rappresenta dal lato commerciale il tratto più importante del grande asse longitudinale della città.

### Risanamento

Dall'indagine analitica tendente ad individuare nel complesso indifferenziato dell'aggregato urbano le caratteristiche e gli aspetti dei raggruppamenti edilizi, per opportunamente completarli nei loro servizi generali ed organizzarli come unità organiche, si constata chiaramente come entro la zona centrale quasi tutta la parte settentrionale e la parte Sud orientale deve essere sottoposta ad una improrogabile opera di risanamento.

Oltre alle strade proposte (vedere il capitolo della rete viaria interna) in relazione alle quali la nuova edilizia si dovrà attenere ai limiti fissati dal nuovo regolamento edilizio, è indispensabile che nelle varie zone in base ad un piano particolareggiato, il risanamento si conseguisca principalmente operando nell'interno dei singoli lotti, diradando e liberando le costruzioni dai depositi, fienili, officine e vincolando gli spazi liberi ottenuti, ciò è indispensabile avvenga mediante l'opera combinata della pubblica amministrazione e dei proprietari privati.

## AZZONAMENTO

Il presente piano pone i suoi capisaldi sulla ordinata distinzione e ripartizione dei luoghi di lavoro, di abitazione e di ricreazione, proporzionando i diversi tipi di espansione al probabile futuro fabbisogno.

Parallelamente al conseguimento di un ordinato sviluppo della città, viene evitato il pericolo di un accrescimento indifferenziato della città onde creare una nuova forma estetica risultante dai differenti aspetti delle varie zone e dei vari quartieri. Le zone riservate alle diverse attività cittadine: zone industriali e speciali (annonaria, ospedaliera, sportive e ricreative) devono comprendere esclusivamente l'attività per esse indicate ed essere dotate di tutti i necessari mezzi di comunicazione e servizi onde poter soddisfare ad un organico funzionamento.

Oltre i limiti della fabbricazione urbana previsti dal piano, non deve essere consentita alcuna costruzione che non sia rurale, affinché si possa conservare attorno ai margini della città un'ampia riserva di terreno agricolo necessario alla difesa igienica dell'abitato.

Il piano prevede le seguenti zone:

- 1) Zone residenziali
- 2) Zone commerciali
- 3) Zone industriali
- 4) Zone verdi, sportive e di rispetto.

## 1) - ZONE RESIDENZIALI

Le statistiche demografiche raccolte nelle due tabelle e nei tre grafici allegati al capitolo "Condizioni demografiche" indicano chiaramente come Tre<sup>cate</sup> sia una città di lento sviluppo.

Dai calcoli risulta che in quest'ultimo cinquantennio la popolazione ha avuto un incremento medio annuale di circa il 2,4%.

Nel diagramma n. 3 viene indicata (punteggiata) la curva relativa al probabile incremento futuro della popolazione che presumibilmente, per la fine del prossimo trentennio raggiungerà i 12000 abitanti (Il diagramma tien conto del forte sviluppo avuto nel ventennio 1881-1901 però non bisogna dimenticare che i nuovi impianti industriali di S. Martino daranno nel prossimo futuro un incremento non indifferente).

Il piano regolatore della futura città è stato quindi previsto in funzione di una tale popolazione, perciò considerando che circa 250 abitanti, per effetto dei necessari risanamenti, dovranno trasferirsi nelle nuove abitazioni, è stato calcolato che circa 1750 persone dovranno essere sistemate nei nuovi quartieri di ampliamento, nei raggruppamenti residenziali, progettati

per completare gli isolati aventi ancora spazi liberi e nei nuovi quartieri previsti nella frazione di San Martino.

Il progetto di ampliamento prevede la costruzione graduale di entità residenziali a Est dell'attuale città nonché il completamento degli isolati limitati dalla Via Madonna delle Grazie e dalla strada per Romentino nel settore Nord e il completamento di tutto il settore occidentale. Solo un limitato ampliamento è previsto nella zona a sud della ferrovia.

Maggiore importanza è stata data allo sviluppo verso Est parallelamente alla statale per Milano in quanto che verso tale zona è in atto lo spontaneo e naturale sviluppo dell'aggregato urbano. Ed è bene che la città si sviluppi decisamente verso una sola direzione (e verso quella è pure necessario che siano diretti gli sforzi dell'Amministrazione Comunale) poichè ha la possibilità di accrescere secondo un sano criterio preordinato ed assumere un aspetto ben definito ed organico.

Dovendo il complesso delle disposizioni urbanistiche e delle norme edilizie promuovere una fabbricazione aderente ai più moderni principi relativi

all'insolazione, all'aereazione, all'isolamento (fumi, esalazioni, polveri e rumori) e dovendo le abitazioni e il verde concorrere alla formazione del tessuto residenziale, secondo rapporti razionalmente determinati, i nuovi raggruppamenti residenziali con carattere prevalentemente estensivo, sono stati predisposti completi di ogni loro servizio (negozi, asilo, chiesa, campi ricreazionali per i ragazzi, ecc.) in modo da raggiungere una migliore organizzazione di vita sociale.

Tali raggruppamenti residenziali sono stati collegati con strade sistemate a verde, tra loro, con i luoghi di lavoro e con il centro cittadino.

Entro l'aggregato urbano, ove è stato possibile senza eccessivi sacrifici, il P.R. ha previsto la riorganizzazione (con l'inserzione di zone verdi a carattere pubblico e l'impianto di servizi pubblici) del tessuto residenziale, ora indifferenziato e disorganizzato, trasferendolo in un corpo più rispondente alle necessità attuali.

Distribuzione dell'incremento della popolazione	Ettari	Valori Unitari ab/Ha	Popolazione
--	--------	----------------------------	-------------

---

Nuovi quartieri:

A Est parallelamente alla statale	14	60	840
nella frazione di San Martino	8	50	400

Completamenti:

A Est della zona centrale	1,5	60	90
A Nord " " "	2,2	50	110
A Ovest " " "	3,2	50	160
A Sud della ferrovie	2,5	60	150

---

Totale nell'intero territorio considerato	31.4		1750
---	------	--	------

## 2) - ZONE COMMERCIALI

Per quanto concerne l'organizzazione commerciale della città il piano prevede:

1) La conservazione del tradizionale mercato settimanale delle merci varie nella Piazza Cavour con la possibilità di espansione nella nuova piazza ricavata lungo La Via Cassano, mediante l'isolamento delle scuole elementari.

2) La conservazione della tettoia nella piazza S. Clemente per il mercato del pollame, opportunamente isolata da alberi di alto fusto

3) La costituzione di un mercato coperto per tutti i generi commestibili nella nuova zona di ampliamento a Nord della Strada Padana, servito da opportuni allargamenti delle sedi stradali per la sosta dei veicoli. L'edificio dovrà essere costituito da una parte porticata, da un salone opportunamente chiudibile e da un ufficio annonario.

4) La formazione del Foro Boario a occidente della strada per Romentino, limitato a Nord dal nuovo raccordo esterno della statale. E' previsto sistema con tettoie e piani di caricamento, dotato di stalle per la sosta temporanea del bestiame e della sede del veterinario.

### 3) - ZONE INDUSTRIALI

Sino ad ora nessuna disciplina ha mai regolato a Trecate la dislocazione nel territorio comunale dei grandi impianti industriali come delle piccole industrie. Al fine di impedire ulteriore sviluppo caotico delle industrie nelle zone adiacenti alla città, il piano prevede la delimitazione di zone a Sud della Ferrovia ad Est e Ad Ovest del collettore di Vigevano, ottimamente collegate alla provinciale di Vigevano ed alla Padana Superiore, mediante il nuovo tronco stradale tracciato parallelamente al collettore suddetto.

Dette zone oltre ad essere ubicate sottovento <sup>Ad Ovest</sup> alla città, potranno essere facilmente collegate alla ferrovia mediante raccordi e similmente al tronco ferroviario impiantato dalle Raffinerie S.A.R.P.O.M. di San Martino.

Per le varie industrie esistenti nella città, ma non razionalmente ubicate e pertanto non comprese nelle zone industriali stabilite dal piano, è prevista la conservazione in luogo, senza però possibilità di ulteriori sviluppi in estensione ed in rinnovamento, allo scopo di sollecitarne il trasferimento nelle apposite zone industriali.

Per l'artigianato viene stabilita l'opportunità di non vincolare l'ubicazione delle varie attività al servizio dei bisogni immediati della popolazione, purchè siano evitate le cause di molestia.

4) - ZONE VERDI, SPORTIVE E DI RISPETTO

Il piano prevede la conservazione e l'estensione dei viali alberati e delle aree verdi pubbliche esistenti.

Sono state progettate:

- a) la sistemazione a giardino pubblico dell'attuale piazzale della Piera;
- b) la doppia alberatura lungo il viale della stazione e lungo i Viali G. Ferraris e Tacelli;
- c) la sistemazione a verde del lato settentrionale della Via Cirenaica e del suo prolungamento, della Via S. Cassiano e della zona circostante la chiesetta omonima;
- d) la sistemazione a verde del lato settentrionale della Via Mezzano e della piazza antistante alla Chiesa della Madonna delle Grazie.

Nel progetto sono state indicate le aree verdi private che dovrebbero essere opportunamente vincolate al fine di conservarle.

Notevoli fra esse:

- a) il giardino e il parco della Villa-Castello Conte Cicogna;
- b) il giardino della casa di Via XI Settembre 23 (Contessa Bollini-Soranzo);
- c) il giardino del convento Suore di S. Vincenzo de Paoli (Via de Amicis)
- d) il giardino della Villa Cotonificio Valle Ticino (Via G. Ferraris).

L'attrezzatura sportiva della città è stata completata mediante l'impianto di un campo sportivo stabile e campi per tennis presso la Chiesa di SanCassiano e con la formazione di campi ricreazionali nelle varie zone residenziali.

A servitù "non edificandi" per una profondità di 200 metri dovranno essere tenuti i terreni attorno al cimitero e così pure, per una profondità di ml.20 i terreni adiacenti ai nuovi raccordi stradali della Padana Superiore e della Provinciale Vigevanese. Pure vincolati per una profondità di m. 20 dovranno essere tenuti i terreni adiacenti alle zone industriali verso la Ferrovia e a Sud lungo la strada industriale progettata .

## SERVIZI GENERALI

Il piano prevede la sistemazione dei principali servizi urbanistici di interesse generale come quelli ospedalieri e assistenziali, scolastici, annonari, cimiteriali, ecc. rispondenti ai concetti precedentemente espressi nei criteri generali.

### Ospedale

L'attrezzatura sanitaria della città, tenuto conto anche della Clinica privata di Via Dante, è da ritenersi sin da ora insufficiente. E' assolutamente indispensabile che la città sia dotata di pronto soccorso, ambulatori ed ospedale secondo i concetti moderni. L'area fissata dal Piano per i futuri impianti si affaccia sulla Via Verra debitamente allargata.

Tale posizione è facilmente raggiungibile da qualsiasi punto della città.

Il piano ha tuttavia predisposto un largo viale di accesso ortogonale alla strada statale.

### Scuole e asili.

Il piano prevede per le future esigenze:

- a) l'adattamento dell'ex casa della G.I.L. a scuola secondaria;
- b) la costituzione di una scuola asilo nella zona di ampliamento prospiciente sul viale avente per fondale la Chiesa di San Cassiano.

### Bagni Pubblici

Per l'intera città è previsto un solo gruppo di bagni ad uso continuo annuale da erigersi nel giardino dell'ex casa della G.I.L. presso la piscina e con accesso principale dalla Via S.Cassiano.

### Levatoi pubblici

E' prevista la costituzione di 5 gruppi di levatoi pubblici distribuiti nell'intera città nei punti:

- 1) Via Tiro a Segno presso l'incrocio con la Via Novara;
- 2) Via Pieve presso il Parco della Rimembranze;
- 3) Via San Cassiano nel cortile dell'ex casa della G.I.L.
- 4) Via Mezzano presso il direttore Vigovano
- 5) Via Verra presso l'allargamento della Via Madonna dello Grazie.

### Macello

L'area ritenuta più idonea per la costruzione del macello è quella compresa fra il Foro Boario e la Via Clerici per le seguenti ragioni:

- a) vicinanza alle strade regionali di maggior importanza;
- b) vicinanza alle stalle del Foro Boario;
- c) perfetto collegamento con tutta la rete viaria urbana;
- d) "eclissamento" prodotto dal vasto parco della villa del Conte Cicogna.

### Cimitero

L'ampliamento dell'attuale cimitero è previsto verso Nord e verso Sud, lateralmente cioè ai suoi lati longitudinali.

### Servizi del Comune

Il luogo di raccolta, di custodia di tutti i veicoli ed attrezzature comunali per la nettezza urbana è fissato dal Piano presso la Chiesa di San Cassiano nell'area trapezoidale limitata dalla Via S. Cassiano e dalla nuova strada adiacente alla ferrovia. L'attuale magazzino potrebbe far parte integrante della Casa di Via E/lli Rusci qualora si venisse nella determinazione di sistemarla a ricovero vecchi.

### Stazione autocorriere

Attualmente convergono a Trecate una linea automobilistica con un movimento giornaliero di quattro corse in partenza e altrettante in arrivo.

Il piano prevede che esse facciano sosta nella piazza della Fiera presso la Chiesa di San Rocco ove è possibile sistemare in mezzo alla vegetazione lo spazio necessario per la sosta e la manovra delle auto e un luogo di attesa per i viaggiatori.

