RAPu

M U N I C I P I O Ddi C O M O

Ufficio Urbanistica==Piano Regolatore

P R O G E T T O

Piano Regolatore E di Ampliamento della Città

R. D. 15 nov. 1937 n. 2618.

R E L A Z I O N E

== A. XIIII=

UFFICIO URBANISTICA
PIANO REGOLATORE

P R E M E S S E

Le necessità prospettatisi all'Amministrazione Comunale di un Piano Regolatore per la Città di Como, risalgono alla fine del 1851, che dato incarico all'Ing. Giovanni Carcano di predisporlo sulle direttive di apposita Commissione, elette dal Consiglio Comunale, rassegnava il proprio studio nel 1854.

Tale progetto limitato alla sola Città Murata, ancorchè superiormente approvato nel 1855, rimase però privo di valore legale.

Parecchi anni dopo, nel 1864, l'illustre concittadino commendator ing. Eugenio Linati presentava una monografia dal titolo "Di una via Plinio in Como" per l'apertura di nuova arteria longitudinale che, collegando piazza Cavour a piazza Vittoria, migliorasse il congestionato transito interno, recando vantaggi alla viabilità, all'edilizia ed al commercio tali da dare alla Città quell'impronta moderna che purtroppo si desidera tutt'ora.

A distanza di oltre 40 anni e precisamente nel 1909 l'Amministrazione Comunale dava incarico agli ingegneri comm. Antonio Giussani e cav. Luigi Catelli di predisporre il progetto di risanamento dell'indecoroso quartiere della Cortesella e di quelli attigui che già allora costituivano per Como un vero sconcio in una località che per la sua vicinanza al lago ed al Duomo era ritenuta una delle più importanti ed appetibili. I due tecnici riconobbero tosto che l'opera non si poteva compiere se non abbattendo tutti gli edifici esistenti per poi ricostruirli dalle fondamenta e guidati da questo giusto criterio compilarono un progetto lodevolissimo che venne rassegnato e sottoposto all'approvazione del Consiglio nel Giugno 1910.

Anche in tale progetto i lavori di risanamento erano coordinati alla costruzione della nuova arteria longitudinale

già precedentemente proposta dall'ingegner Linati col noto studio di una via Plinia, ma non ostante la riconosciuta necessità, esso venne ostacolato da difficoltà di vario ordine, tecnico e finanziario, che lo portarono al completo abbandono.

Successivamente nel 1915 l'Amministrazione del tempo rinnovava l'incarico agli esimi ingegneri Giussani e Catelli per lo studio completo del Piano Regolatore e d'Ampliamento della Città ed il relativo progetto veniva rassegnato nel maggio 1919. (24 MAGGIO [illegible])

Inoltrato per le superiori approvazioni, anche dopo i perfezionamenti richiesti dal Ministero e fatti apportare dall'Amministrazione, esso rimaneva privo di valore legale e di pratica attuazione per cui potè solo servire di guida al Comune per il tracciamento di alcune nuove vie e la regolamentazione di pochi nuovi fabbricati.

La Città andò per tal modo sviluppandosi senza vincoli urbanistici, all'infuori di quelli troppo lati del regolamento edilizio; le lottizzazioni delle aree si effettuarono da parte dei rispettivi proprietari senza norme generali organiche, permettendo il sorgere di nuovi quartieri, con i loro edifici di uso comune, senza diretti collegamenti con il centro e fra loro, senza una gerarchia stradale, senza idea di zonizzazione, con promiscuità di costruzioni grandi e piccole, alte e basse, popolari e signorili, allineate ed arretrate comunque.

Tale falso sviluppo della Città, capoluogo di provincia e Stazione Autonoma di Cura e Soggiorno, convinse l'Amministrazione Fascista che il problema andava studiato secondo il progresso delle nuove teorie urbanistiche ed il 18 Ottobre 1933-XI° il Podestà Comm. Ing. Luigi Negretti bandiva un concorso nazionale per lo studio di massima del Piano Regolatore e di Ampliamento dell'aggregato urbano della Cit-

tà di Como e dei nuclei periferici di Tavernola, Monte Olimpino, Ponte Chiasso, Camerlata - Rebbio e Lora, prendendo in considerazione, se ritenuto necessario, anche territorio dei Comuni limitrofi.

Il Concorso chiusosi, senza deroga alcuna della data fissata dal bando, il 28 Aprile 1934-XII°, ottenne un vero successo, essendo stati presentati ben 18 elaboratissimi progetti di una numerosa schiera di valenti e giovani professionisti.

L'apposita Commissione Giudicatrice presieduta dal prof. comm. ing. Cesare Chiodi concludeva il Luglio successivo il proprio lavoro presentando all'Amministrazione un'accurata ed ampia relazione illustrativa con la seguente graduatoria dei progetti più meritevoli:

Primo premio; progetto C.M.8. dei Sigg. Dottori Ingegneri ed Architetti Piero Bottoni, Luigi Dodi, Gabriele Giussani, Piero Lingeri, Mario Pucci, Giuseppe Terragni e Renato Uslenghi.

Secondo premio: progetto dei Sigg. Dottori Ingegneri ed Architetti Raimondo Campanini, Rubens Magnani, Luciano Trolli e Raul Venturini.

Terzo premio: progetto dei Sigg. Dottori Ingg. Alberto Morone e Fausto Natoli.

Quarto e quinto premio, ex æquo il progetto: La Rana del Dott. Ing. Luigi Galbiati e quello del Dott. Arch. Vittorio Stigler e Bruno Valli.

Il primo passo verso la realizzazione del Piano di Sistemazione della Como futura, iniziato e svolto sotto felici auspici, si conchiudeva con ciò assai felicemente.

L'Attuale Amministrazione Podestarile non appena assunta la direzione del Comune, pose a base delle sue attività il proseguimento dello studio, e istituito un apposito Ufficio

Autonomo con personale in pianta dell'Ufficio Tecnico ed altro straordinario, con delibera 26 Novembre 1934-XIII° provvedeva alla nomina di una speciale Commissione Consultiva per lo studio definitivo del Piano Regolatore, presieduta dallo stesso Podestà cav. dott. ing. Attilio Terragni.

Fiancheggiato da detta Commissione, che in parecchie riunioni esaminò nel suo complesso il problema, precisandone i bisogni e le migliori soluzioni sia per la parte interna della Città che per i sobborghi e dintorni, l'Ufficio incaricato, sulla scorta di tali indicazioni e suggerimenti, prendendo per base il progetto C.M.8. primo classificato nel concorso e non trascurando soluzioni contemplate dagli altri progetti della graduatoria, predispose il piano definitivo che ora si rassegna. Esso, mentre conserva alla storica Città romana il suo carattere ambientale e mette in luce monumenti delle varie epoche che soffocati da misere costruzioni, racchiudono la storia di un glorioso passato, provvede al risanamento interno con l'apertura, attraverso zone decadute dal lato edilizio ed igienico, di nuove arterie che dovranno sostituire quelle attuali insufficenti al traffico;
determina la rete viaria con larga visione dei bisogni presenti e futuri, separando il traffico esterno da quello interno; sistema gli impianti ferroviari decentrando il traffico delle merci e stabilisce le nuove zone di ampliamento fissandone i criteri e le norme di costruzione.

Queste le vicende degli studi del Piano Regolatore che, pur sempre superate dalla realtà dei fatti, dimostrano come da oltre ottant'anni a questa parte quasi tutte le Amministrazioni ebbero la preoccupazione di disciplinare attraverso piani parziali o generali lo sviluppo incessante della Città.

Il nuovo progetto, iniziato dalla passata Amministrazione fascista e completato dall'attuale, mentre inizia la via del-

le istruttorie per la superiore approvazione ai sensi di legge, si ripromette finalmente la realizzazione degli importanti problemi che ragioni igieniche, economiche e commerciali reclamano da lunghi anni con sincera aspirazione dell'intera cittadinanza.

==========

C E N N I S T O R I C I U R B A N I S T I C I

oooooooooooooo

L'origine di Como é antichissima ed oscura. Che la Città murata sia di origine romana non v'ha dubbio se si esamini l'andamento delle sue strade rettilinee ed incrocianteși ad angolo retto. Antecedentemente al periodo storico, Como fu probabilmente una semplice stazione lacustre ed i primi abitanti vissero sulle pendici dei monti che limitano la convalle comasca, più salubri della parte pianeggiante, allora assai più bassa ed occupata dalle acque del lago e dalle infiltrazioni dei torrenti Valduce, Cosia e Fiumeaperto.

Gli Etruschi seguendo il loro costume di fortificarsi in posizione dominante, crearono il campo trincerato (oppidum) probabilmente sull'altopiano circostante la Cà Morta, mentre numerosi nuclei di popolazione si stabilirono anche nella parte bassa.

Succedendo a tali abitanti, sembra che i Galli irrobustissero le opere fino a cingere l'oppidum comasco con mura di pietrame.

La espugnazione del fortilizio da parte delle truppe romane e le devastazioni arrecate alla Città dalle incursioni dei Reti fecero sì che di essa altro non rimanesse che un mucchio di rovine.

Quando più tardi le legioni romane occuparono definitivamente la convalle comasca, stabilirono il Castrum in posi-

zione presso a poco corrispondente alla attuale Città murata, con la difesa perimetrale in muro di pietrame leggermente più arretrata delle mura attuali.

Quando la Città fu rasa al suolo dai milanesi, dopo la famosa guerra decennale, anche le mura romane vennero abbattute ed alcune tratte sone emerse durante recenti scavi.

Le mura attuali, integre nella maggior parte, sono di origine medioevale ed il loro tracciato è esterno di circa 25-30 metri rispetto a quelle romane.

La Città ricostruita fittamente entro la cerchia delle mura, con i tracciati e le dimensioni delle strade assai simili agli attuali, risorse sulle sue rovine elevando le grandiose mura e le tre imponenti torri meridionali, tutt'ora esistenti, oltre alla roccaforte del Baradello ed altri piccoli fortilizi periferici.

Nella parte a mezzogiorno si espansero i sobborghi denominati di San Bartolomeo e San Rocco, mutando la forma planimetrica dell'aggregato cittadino, mentre nella Città sorse il Castello di Porta Portello con la famosa torre Rotonda, poi distrutto, ed all'esterno si svilupparono i quartieri di Borgo Vico e borgo Sant'Agostino.

Rimangono a ricordo del primo Medioevo oltre il Palazzo di Città (Broletto) le magnifiche Chiese di San Fedele, San Carpoforo, San Abbondio e parte del Duomo, continuato successivamente fino all'epoca dei Comuni e delle Signorie che ci lasciarono anche i palazzi dei Rusca, dei Vittani, dei Natta ed altri. A ridosso di quelle e di questi, nelle ricostruzioni disordinate, sorsero in seguito case di non molto pregio con planimetrie irregolari che diedero alle vie, salienti e rientranze, rimasti quasi inalterati fino ad oggi.

La Città continuò verso la fine del 700 ad ampliarsi e sul principio dell'800 le attrattive meravigliose del lago

cominciarono ad esercitare un notevole richiamo sul patriziato comasco e milanese e sorsero così ex novo aggregati urbani sulle sponde sinistra e destra del primo bacino ed attorno alle principesche Ville edificate dai nobili milanesi per la loro villeggiatura (Villa Olmo, Villa Sucota, ecc.).

Più recentemente, nell'ultimo sessantennio, il nascere e l'affermarsi delle organizzazioni industriali causarono l'accrescimento velocissimo dell'aggregato urbano. A tale fenomeno si aggiunse in parte e successivamente quello turistico, per modo che la Città si ingigantì accrescendosi di quasi dieci volte rispetto all'antica Città romana. La mancanza di criteri e direttive precise, determinò gravissimi vincoli urbanistici dei quali oggi si risente, perchè l'urgente bisogno di miglioramento viario dall'accentramento urbano e dalla crescente intensità degli scambi, costituirono un complesso problema affrontato solo nei dettagli più urgenti dalle Amministrazioni Comunali.

Esse provvidero nei limiti delle loro possibilità ai più necessari risanamenti, arricchirono la cinta della Città di viali e spazi verdi, eseguirono la copertura del Valduce, sistemarono il porto, curarono con piani parziali la regolarizzazione di alcune zone di imminente sviluppo, ma non poterono impedire che vie recenti ed ampie risultassero improvvisamente tronche e presto congestionate perchè prive di uno sbocco sulle arterie di maggior traffico, per modo che la loro funzione viaria fu ed è tuttora pressochè nulla.

Il sorgere disordinato delle grandi industrie distribuite in vari punti della Città, la promiscuità di quartieri di abitazioni con le industrie, rifabbriche su fronti non regolari, sopralzi o migliorie ad edifici fatalmente destinati, per la loro speciale posizione, al piccone demolitore,

avrebbero potuto essere impediti se l'urbanistica fosse già esistita o meglio avesse potuto essere applicata.

Se pure il ciclo dello sviluppo dell'industria per Como può considerarsi divenuto ciclo di normale e probabilmente lento accrescimento, non pertanto occorre prevedere con larga visione quali possono essere i futuri sviluppi e le direttive dell'accrescimento urbanistico della Città in vista di altri tre fenomeni che si vanno oggi delineando: 1) il disurbanamento delle grandi Città e l'organizzazione delle campagne; 2) l'accrescimento e lo sviluppo degli autotrasporti stradali; 3) lo sviluppo del turismo delle masse.

Il nuovo piano regolatore deve perciò estendere le sue previsioni anche oltre i limiti amministrativi attuali, collegando alla Città capoluogo tutti quegli interessi che direttamente la riguardano e quegli organismi che già formano praticamente con essa una sola unità. Appare perciò indispensabile addivenire, con le forme e garanzie necessarie, ad una fusione dei comuni limitrofi di San Fermo della Battaglia, Rebbio, Breccia, Camnago Volta e Brunate in un Comune unico. Ciò è veramente indispensabile per poter giungere ad una più redditizia ed equa distribuzione degli oneri e dei vantaggi sia nel campo agricolo ed industriale, che in quello turistico.

Secondo i criteri del Bando di Concorso ed in relazione al programma ed ai suggerimenti forniti dall'apposita Commissione Consultiva, il Piano Regolatore dovrà risolvere essenzialmente i seguenti problemi principali:

1°) Sistemazione della Città murata, facilitandone le comunicazioni longitudinali e trasversali pur conservando ad essa l'attuale sua caratteristica di centro urbano ad abitazioni intensive e di centro della vita commerciale ed amministrativa, procurando non solo di conservare, ma di mette-

re in maggior rilievo i monumenti ivi esistenti.

2°) Migliorare il collegamento degli attuali nuclei fuori mura col centro, con particolare riguardo alla sistemazione ferroviaria ed a quella idrica completando la copertura del torrente Cosia già in parte attuata.

La sistemazione ferroviaria deve provvedere a togliere l'attuale ingombro della stazione Como-lago e delle barriere lungo Viale Lecco, Via Nazario Sauro e piazza Castello; spostare in altra località lo scalo merci della Ferrovia dello Stato, liberandone il vicino quartiere dal raccordo ferroviario.

3°) Sistemazione della viabilità periferica per assicurare comunicazioni rapide fra la Brianza, Varesotto ed il Piano Lombardo da una parte, il lago ed il Canton Ticino dall'altra, ed in genere fra i diversi territori che confluiscono a Como.

4°) Creazione di nuovi quartieri a carattere industriale nella zona di Camerlata e nella vallata dietro Tavernola, con vicini quartieri per abitazioni operaie; creazione di nuovi nuclei d'abitazioni a carattere estensivo nei dintorni di Monte Olimpino e Lora facilitandone le comunicazioni col centro urbano.

5°) Studio della nuova sistemazione e collocazione dei principali edifici pubblici.

6°) Riordino dei principali servizi pubblici e delle comunicazioni tranviarie o a mezzo di autobus fra i vari quartieri del Comune e fra la Città ed i Comuni periferici.

CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA CITTA' ATTUALE

oooooooooooo

La Città di Como rispecchia fedelmente nella sua configurazione e nella sua attività la fisionomia particolare della provincia della quale è Capoluogo.

L'industria, l'agricoltura ed il turismo sono gli elementi di vita che si sviluppano nella provincia la quale con un'estensione di 2066 Kmq. e con i suoi 500.000 abitanti decentrati in ben 344 domuni é la quarta della Lombardia per popolazione.

L'industria predominante è la tessile con circa 60.000 addetti a cui segue l'industria siderurgica e del legno, l'elettrica, quella della carta ed altre minori.

Nel ramo del commercio, all'industria alberghiera, che valorizza le ben note zone turistiche della provincia, segue il commercio dei generi alimentari, dei filati e dei tessuti, che assume pure aspetti particolarmente vitali dalla diffusione dell'artigianato.

L'importanza di Como è accresciuta notevolmente dalla vicinanza del valico di Ponte Chiasso, che tra tutti i valichi d'Italia ha il maggior transito sia ferroviario, che stradale. Per Como è quindi problema di primissima importanza il collegamento stradale della frontiera con Milano e con gli altri centri della Lombardia.

Se si considera che i principali centri della Provincia (Lecco, Cantù, Erba, Tremezzina, Merate, Appiano ecc.) per ragioni diverse, quali l'ubicazione rispetto al Capoluogo, le comunicazioni, le industrie particolari, il turismo, vivono per la maggior parte di vita propria parzialmente insufficente e che viene integrata dalla vita dei centri maggiori, non si deve dimenticare che un piano regolatore della Città Capoluogo é necessariamente legato ad un piano re-

gionale che preveda un complesso di opere di valorizzazione sia delle zone sotto diretta influenza di Como, sia di quelle attratte da altri centri importanti.

Como é situata in una conca alluvionale rinserrata fra le montagne del Baradello, di Brunate e le colline moreniche di Lora.

La montagna della Croce, esposta a nord-EST ed a forte declivio, ha segnato il limite dell'espansione cittadina a SUD-W ponente; quella di Brunate invece, per quanto essa pure a pendenza notevole, si é prestata e si presta per la felice esposizione, ad essere per buon tratto utilizzata, come lo dimostra il fatto che, anche a costo di opere notevoli, la fabbricazione tende continuamente a inerpicarsi e raggiunge in qualche punto i margini del declivo ancora accessibile.

Il lago che tanta parte rappresenta nella vita di Como, ha caratteristiche assai varie; dalle profondità medie di 200 metri circa, passa alle profondita massime di metri 400 in prossimità di Nesso; dalle piene periodiche con dislivelli di circa m. 1,50 sopra lo zero idrometro (m.197,521 sul livello del mare), si va sino al noto massimo di m. 3,96. Con le massime piene autunnali (in media ogni 5 o 6 anni) parte della Città viene allagata e precisamente la zona che comprende la piazza Cavour, la piazza del Duomo, il quartiere di S. Agostino.

Queste circostanze, d'altronde non molto frequenti, non hanno costituito ostacolo alcuno allo sviluppo edilizio delle località più esposte e neppure hanno influito a determinare particolari sistemi costruttivi.

L'inconveniente più notevole cui danno luogo le massime piene del lago é il rigurgito che si verifica nelle tombina-

ture stradali, ma ad esso si ovvierà indubbiamente con le previste reti di fognatura, già allo studio.

Le statistiche dell'Ufficio Meteorologico confermerebbero che il clima di Como é piuttosto umido; tuttavia poiché gli sbalzi di temperatura non sono di regola così forti come nelle altre Città lombarde, porta a giudicare abbastanza mite il clima della zona. L'influenza moderatrice del lago si manifesta al riguardo assai notevolmente ed é questo un fattore non trascurabile per la vita turistica.

La provvista di acqua potabile per la Città é ottenuta con acqua proveniente da sei acquedotti; quattro di questi sono alimentati con sorgive (Refrec, Rienza, Prelio e Garzola) e due con acqua di pozzi artesiani (Cà Morta e S. Bartolomeo alle Vigne), sussidiati da cinque impianti di sollevamento che permettono di far giungere l'acqua anche nelle località più elevate del territorio comunale.

La disponibilità giornaliera é di mc. 9500, con una dotazione media di 190 litri per abitante. Per usi di lavaggio, inaffiamento strade, lavatoi pubblici, tintorie, viene impiegata l'acqua del lago (circa 2000 mc. al giorno). Considerato che la media di maggiore consumo giornaliero nei mesi di luglio ed agosto, é di circa 150 litri per abitante e che l'acqua in concessione agli utenti nelle 24 ore é di circa mc. 5000, allo stato attuale della popolazione si può ritenere sufficente la dotazione di acqua potabile. E' comunque da prevedersi per i bisogni della Città futura una dotazione idrica maggiore, ottenibile mediante nuovi pozzi artesiani alla Cà Morta e l'arricchimento idrico dell'acquedotto di Garzola.

Il servizio di approvigionamento di gas illuminante per

la Città é disimpegnato dalla S. A. Gas di Como. L'officina di produzione é costituita da 5 forni a storte orizzontali ed ha una produzione media annuale di 4.000.000 di mc. venduti; la sua potenzialità é di 25.000 mc. al giorno ed essendo la massima richiesta attuale di 18.000 mc. al giorno, la potenzialità dell'officina é tale da garantire un ottimo servizio anche per la Città futura.

L'officina, dotata di moderni mezzi di epurazione e di immagazzinamento, si é arricchita nel 1919 di un moderno impianto di gas doppio capace di una produzione giornaliera di 11.000 mc. con possibilità di raddoppio dell'impianto. E' interessante notare che le condutture si estendono già attualmente fino al Comune di Rebbio, fuori del territorio di Como le cui zone, anche le più estreme, sono ben servite; facile resta quindi l'ampliamento della rete per l'approvigionamento dei futuri quartieri.

Il problema della fognatura si presenta per Como assai arduo ed é sicuramente per questo che ancora attualmente ne è priva. Lo smaltimento delle acque bianche e di quelle meteoriche si effettua mediante tombinature, nella quasi totalità vecchie e di sezioni insufficenti, che convogliano l'acqua nel lago; solo parte di detta tombinatura é stata recentemente rifatta con i requisiti di impermeabilità e di deflusso. Per le acque nere si provvede colla raccolta in vasche a tenuta dalle quali vengono estratte con mezzi pneumatici inodori e trasportate al deposito di via Anzani in prossimità del Cosia; quivi lo smaltimento si effettua in proporzione alla richiesta stagionale che ne fanno i contadini, per cui quando le vasche sono piene lo svuotamento si effettua direttamente nel torrente Cosia, sottoponendo il liquame a preventivo trattamento con il cloro.

Non é difficile però riscontrare abusi di cisterne in diretta comunicazione colla tombinatura ed a ciò provvede l'Ufficio d'Igiene obbligando all'impianto di fosse biologiche.

Il progetto ora allo studio che prevede la raccolta e la diluizione delle acque cloacali in una condotta e la loro dispersione nel lago a 50 metri di profondità, non escluso l'innalzamento dei liquidi con mezzi meccanici per impedire il rigurgito durante i periodi di piena del lago stesso, sembra l'unica soluzione del difficile problema. Occorre però segnalare l'opportunità di prevedere i nuovi collettori sulla scorta del piano d'ampliamento della Città, al fine economico di evitare la rimozione di strade in quartieri già sistemati e di dare un indirizzo unitario ai quartieri in formazione predisponendo gli opportuni impianti.

Per il servizio immondizie, la raccolta viene fatta a domicilio col sistema dei sacchi impermeabili i quali vengono ogni giorno, esclusi i festivi, vuotati in pozzetti stradali situati opportunamente rispetto agli abitati; da tali pozzetti le immondizie ivi raccolte durante il giorno, vengono asportate con servizio notturno mediante automezzi che trasportano il materiale al luogo di deposito, situato a Camerlata in località eccentrica. Non esistendo impianti di incenerimento, le immondizie ivi trasportate e depositate in cataste vengono sottoposte a cernita, e di esse quelle non utilizzabili sono cedute ai contadini come concime, le altre rimangono di proprietà dell'Impresa appaltatrice che é pertanto tenuta a fornire tutti i mezzi necessari al buon funzionamento del servizio. Tale servizio funzionante dal 1932 e non privo di inconvenienti, può considerarsi una forma di transizione

fra il vecchio ed antigienico sistema del trasporto a carri scoperti e quelli più moderni adottati altrove in Italia ed all'estero.

Nell'intento di una sistemazione ancora migliore, sarà opportuno che, tenute presenti le necessità della Città futura, il servizio di raccolta e di allontanamento dei rifiuti domestici venga effettuato con sistemi di trasporto diretto dei recipienti (bottini mobili in lamiera) dai luoghi di raccolta agli immondezzai centrali, i quali dovranno essere completati da impianto di incenerimento in località prossima alla stazione di Albate - Camerlata.

Il territorio del Comune di Como presenta una configurazione varia ed accidentata che si presta ottimamente ad una sistemazione secondo le sane aspirazioni dei moderni urbanisti.

La Città attuale si é tanto ampliata dal primitivo nucleo romano che invade ora tutta la zona quasi pianeggiante compresa fra il lago e le montagne di levante, di ponente e di mezzogiorno, protendendosi lontano fino a Monte Olimpino e Ponte Chiasso da una parte, e Camerlata e Rebbio dall'altra.

La Città murata raccoglie, con densità eccessiva, edifici d'ogni spece pubblici e privati, zone signorili e popolari, abitazioni od uffici. Dopo che essa, nel secolo scorso, é riuscita ad espandersi fuori le mura, queste più che un elemento regolatore della vita urbana, come potrebbero ancora essere con una zonizzazione diversa, sono diventate quasi un ostacolo alle libere comunicazioni fra Città murata e sobborghi. Le abitazioni, indirizzate dal fattore solare, si sono moltiplicate nella direzione del monte di Brunate addensandosi nei quartieri di S. Giulia-

no, S. Agata, S. Martino, mentre quello di S. Agostino é rimasto compromesso dalla vicinanza del porto.

Il centro cittadino si é localizzato nella zona orientale della Città murata, intorno al Duomo, meglio battuta dal sole e vicino al lago che, con la naturale funzione di serbatoio termico, ne assicura la ventilazione a mezzo delle brezze periodiche.

Via Volta e via Armando Diaz, le due arterie longitudinali del versante ovest della Città murata, (ovest per Como vuol dire "ombra"), benchè siano le migliori della Città per l'assetto edilizio, sono le più deserte e l'istinto cittadino si porta altrove, su via Vittorio Emanuele e via Bernardino Luini. Il nucleo di abitazioni signorili di via Volta é destinato col tempo ad essere modificato e ad accogliere, come già é la tendenza, gli uffici e gli studi professionali.

La zona più malsana e indecorosa della Città é costituita dal nucleo della Cortesella e dai lotti compresi tra via Vitt. Emanuele e via Bernardino Luini. Il problema del risanamento edilizio e morale è legato ad un problema di viabilità che, sebbene limitato per essere la Città murata cinta da bei viali da ogni lato, esiste tuttavia e non si può trascurare specie per le "punte" che in certe ore del giorno, si verificano secondo i tracciati ortogonali delle vie cittadine.

Fuori mura, <u>il quartiere di S. Agostino</u>, ubicato in magnifica posizione sul lago e bene esposto, comprende nuclei di case in condizioni igieniche deficenti, situate nella zona fra la Funicolare e la Chiesa che meglio si presterebbe ad essere utilizzata con una fabbricazione di particolare decoro.

La restante parte del quartiere é generalmente buona per

quanto concerne gli edifici; richiede però opere di rinnovamento in relazione all'importanza che il quartiere stesso dovrà assumere in avvenire.

Una diversa e migliore sistemazione necessita pure il parco merci della Ferrovia Nord e l'accesso alla strada di Bellagio.

La zona che gravita su via Dante, a est della Città murata, é di recente formazione e di tono medio e signorile.

Attorno a S. Giuliano sono di carattere medio le vie Maurizio Monti, Martino Anzi, Tomaso Grossi; di carattere signorile la via Ferrari ed in genere i nuclei edilizi della parte più alta del quartiere.

La posizione elevata e l'ottimo orientamento richiamano qui l'iniziativa edilizia che va incoraggiata e favorita col migliorarne le comunicazioni di tutta la zona, ma anche disciplinata da una precisa specificazione edilizia con le norme relative.

La parte della Città attorno a S. Martino ha carattere decisamente popolare ed essa presenta diverse necessità: in quanto alle costruzioni sono necessità di risanamento; quanto alla viabilità é il bisogno di liberare il sobborgo dal traffico della strada di Lecco, oggi quasi unicamente allacciata alla stretta via Bona Lombarda.

Nei sobborghi di S. Bartolomeo e S. Rocco, attorno ai nuclei edilizi di antica data che gravitano sulla via Milano, si é sviluppata la vasta zona a mezzogiorno della Città murata; abitazioni addensate in edifici in gran parte bisognosi di rinnovamento; abitazioni sparse nelle strade laterali di più recente costruzione; industrie a levante ed a ponente della via Milano, distribuite lungo la ferrovia Nord, lungo il Cosia, lungo la via Regina.

La copertura del torrente Cosia migliora enormemente le condizioni di questi quartieri e già se ne misurano gli

effetti dell'incremento edilizio di certe vie.

Le industrie, dislocate quà e là, rimarranno per molti anni ancora dove sono attualmente, ma non pertanto occorrerà dotare questi quartieri di zone verdi, oggi del tutto mancanti; spostare i pozzi neri adiacenti al Cosia; rimediare al grave inconveniente del traffico della Napoleona che li attraversa in pieno, non avendo alcuna possibilità di convogliarsi altrimenti.

Nel quartiere Borgo Vico, il meno esposto al sole, i fabbricati sono in condizione generalmente discrete. La parte che va da S. Teresa a Villa Olmo é piuttosto rada di costruzioni e si affaccia al lago con una serie di bei giardini secolari.

Anche per il Borgo Vico rilevasi l'assoluta necessità di deviare l'ingentissimo traffico che oggi attraversa il quartiere con l'aggravante, rispetto a S. Rocco, della ristrettezza in alcuni punti e della toruosità della via onde particolarmente difficile e pericolosa é la circolazione.

A ponente della Città murata, la striscia compresa fra il viale Varese e la Ferrovia é quasi tutta occupata dall'industria, per cui si può dire trattarsi di una vera e propria zona industriale che deve la sua ubicazione a parecchie ragioni: la vicinanza della Ferrovia, la possibilità di scarico nel Cosia, e non ultimo l'orientamento di tutto il terreno che la vicinanza della ripida montagna di San Fermo rende inadatto alle abitazioni.

Il completamento della copertura del Cosia anche in questa zona industriale, oltre ai noti vantaggi igienici, darà la possibilità di rapide comunicazioni disimpegnate dalle vie cittadine.

Il quartiere residenziale di Como é quello di Monte Olimpino, sviluppatosi attorno alla strada di Ponte Chiasso, in una zona collinosa felicemente esposta. Discretamente allacciato alla Città, consta di aggruppamenti estensivi, però la maggior parte formati di ville di tono signorile. Questa tendenza va agevolata il più possibile, ma al tempo stesso disciplinata affinché l'iniziativa privata risponda ad un preciso criterio di organicità. Sarà anche bene che, a salvaguardare la ridente fisionomia della località, l'addensamento delle costruzioni non si verifichi secondo una distribuzione uniforme, ma preveda "intervalli" di verde, (giardini o zone coltive) dove minore può essere lo sfruttamento edilizio.

Camerlata. Intorno alla piazza omonima, ora piazza Corsica, e lungo le strade Varesina, Milanese, delle Stazioni e Canturina che da questa piazza si dipartono, la espansione del borgo é stata assai rapida e si manifesta tuttora fino a collegarsi direttamente col Comune di Rebbio dal quale può dirsi non esista più separazione alcuna.

Questa importante propaggine della Città, per il tipico aspetto produttivo, per le buone condizioni del terreno, bene orientato e protetto dai venti, per la facilità delle comunicazioni sia stradali che ferroviarie, é destinata ad accogliere in futuro il maggior ampliamento di Como. La costruzione di importanti edifici sanitari ha accentuato la partecipazione diretta alla vita della Città, non solo della zona di Camerlata, ma anche di Rebbio che é ormai tutt'uno con Como e dovrà presto esserne assorbito. La piazza di Camerlata ha perduto la funzione e l'aspetto di centro del quartiere per assumere quello di importantissimo nodo di traffico, nel quale immettono la Stata-

le di Milano e le provinciali di Varese e di Cantù; d'altra parte lo sviluppo edilizio verificatosi in corrispondenza delle arterie principali, non ha potuto informarsi ad alcun ordinamento; ond'è che oggi non appare facile migliorare in senso urbanistico una situazione già in parte pregiudicata, e conseguire quell'ordinamento che sarebbe desiderabile.

Il Borgo di Lora, allacciato a Como per mezzo della strada di Erba e collegato a Camerlata, giace sopra un bellissimo pianoro. Per quanto abbia carattere rurale ed ospiti operai che quotidianamente si recano a lavorare a Como, prestasi ottimamente ad essere valorizzato.

Tavernola. Comprende nuclei operai sparsi nella vallata del Breggia in prossimità della foce. Quelli più vecchi non sono in buona ubicazione quanto all'orientamento, mentre i fabbricati più recenti sono sorti tenendo conto di tale circostanza. I terreni bassi di questo borgo, adiacenti alla strada della Vignaccia, sono soggetti ad allagamenti durante le massime piene del lago ed appunto per ciò lo sviluppo maggiore nella zona si é verificato e si dovrà verificare a sinistra del torrente Breggia, verso Cernobbio, Piazza Santo Stefano e Maslianico. La zona é naturalmente destinata a scopo preminentemente industriale.

Demografia. La popolazione di Como, su una superfice complessiva di 1792 ettari, é ripartita con una densità media di 253 abitanti per ettaro nella zona murata, di 133 abitanti nei sobborghi, e di 5 abitanti nel territorio compreso nei comuni aggregati.

Il fenomeno demografico rispecchia nelle forti oscil-

lazioni di incremento, nelle stasi e nei regressi, la diretta dipendenza dall'attività industriale e le statistiche dimostrano come l'incremento in questi ultimi anni sia basato esclusivamente sul movimento migratorio.

Benché praticamente incerti possano essere i frutti di un'indagine basata su dati numerici e condotta allo scopo di fissare dei punti di riferimento, riguardo alle future possibilità demografiche di una zona, tuttavia a titolo di orientamento si sono presi in considerazione i dati relativi al periodo che va dal 1800 al 1930.

Nella tabella sono riportate le differenze positive e fra il numero di abitanti rilevato alla fine dei successivi quinquenni, e le relative percentuali.

Si rilevano da tali percentuali, variazioni da 0,40 a + 11,20 dovendosi escludere il quinquennio 1885-1890 per l'avvenuta aggregazione dei Comuni di Monte Olimpino e Camerlata. Se si determina un diagramma di tali varianti, si hanno come più frequenti le percentuali comprese fra 1,5 e 3,5; la percentuale media del 2 % non deve però ritenersi attendibile nei riguardi del futuro, ma anche tenendo conto dell'apporto demografico dei comuni periferici, più prolifici e della lotta contro la denatalità, che si farà sicuramente sentire fra un certo periodo di tempo, si deve ritenere prossima alla realtà una media dell'1,50 per cento.

La popolazione probabile del Comune di Como in un periodo di 30 anni salirebbe così a 75.000 abitanti ed entro tale numero di anni il Piano Regolatore dovrebbe essere totalmente attuato.

Fissare un limite per l'attuazione di un Piano Regolatore non significa però procrastinarne l'inizio della sua

ANNO	NUMERO ABITANTI	DIFFERENZE			PERCENTUALI		
		−	+	%	+	−	%
1800	12675	−	−	——	+	−	——
1805	12928		+	253	+		2,00
1810	13125		+	197	+		1,53
1815	13580		+	465	+		3,45
1820	13761		+	181	+		1,34
1825	15084		+	1323	+		9,70
1830	15628		+	544	+		3,60
1835	16420		+	792	+		5,05
1840	16768		+	348	+		2,12
1845	17947		+	1179	+		7,05
1850	18325		+	378	+		2,10
1855	20390		+	2065	+		11,20
1860	21639		+	1249	+		6,13
1865	22088		+	449	+		2,06
1870	23537		+	1449	+		6,50
1875	23441	−		96		−	0,40
1880	25260		+	1825	+		7,80
1885	26079		+	813	+		3,20
1890	33008		+	(6929)	+		(26,50)
1895	35283		+	2275	+		6,90
1900	38480		+	3197	+		9,05
1905	41124		+	2644	+		6,90
1910	45522		+	4398	+		10,60
1915	49564		+	4042	+		8,85
1920	50161		+	597	+		1,20
1925	50051	−		110		−	0,22
1930	51867		+	1816	+		3,62

esecuzione, perché sussistono problemi di carattere igienico e viario la cui soluzione urge per rispetto alla morale ed alla vita della Città, urgenza che pur troppo si impone da tempo per la Città di Como.

Ammaestrati dalle alterne vicende economiche del passato é possibile trarne la previsione che ad una non lontana ripresa della normale attività dell'industria e relativi commerci, si riattiverà il normale sviluppo demografico della Città.

Ad integrarlo contribuirà sensibilmente per l'avvenire l'irrefrenabile sviluppo della vicina Metropoli milanese che, per ragioni ben prevedibili, é destinata ad esercitare notevole influsso, sia in residenza che dal lato turistico abitudinario, su Como universalmente nota per i favorevoli elementi naturali dei suoi monti e del suo incantevole lago.

Ciò a condizione che essa si metta in grado di offrire larga ospitalità ai nuovi venuti, migliorando la propria struttura ed i propri servizi, ma sopratutto rinnovandosi nell'essenza dei propri mezzi di comunicazione, assolutamente inadeguati al fine di migliorare ed intensificare i legami e gli scambi con Milano.

Lo sviluppo di Como é talmente giustificato da elementi di favore che, volendo trarre dalle precedenti considerazioni una conclusione, il più possibile aderente alla realtà, si può reputare raggiungibile la cifra di 75.000 abitanti nel prossimo trentennio.

Per questo però non si dovranno frapporre ostacoli al naturale sviluppo della Città, ma occorrerà per contro curarne il coordinamento e guidarne l'evoluzione, dirigendo ogni sforzo all'intento di rendere la futura Città più bella, più comoda, più ospitale, ed avendo di mira che all'avanguardia dei problemi più urgenti, di caratte-

re sociale, stà il risanamento dei quartieri insalubri, onde eliminare una volta per sempre lo sconcio dei luridi aggregati, antigienici e malfamati, che non tornano certamente a decoro della Città.

TRAFFICO E RETE STRADALE

Nessuna delle grandi arterie di transito che convergono a Como trova, allorchè viene a contatto dell'aggregato urbano, strade che possono assorbire e smistare il traffico che su di esse si svolge.

Tale situazione é aggravata dal fatto che l'attuale rete viaria obbliga il traffico di transito ad attraversare la Città non esistendo un sistema di grandi tangenziali esterne che possono convogliarlo totalmente, o per la massima parte, fuori dell'aggregato urbano, mentre la capacità di assorbimento del sistema viario interno é a mala pena sufficente per il traffico urbano.

Riportiamo la tabella esposta nella relazione del progetto C.M.8. coi dati del rilevamento effettuato nei punti più interessanti della Città in tre diversi giorni, due nel mese di febbraio, uno nel mese di marzo 1934-XII1° per 12 ore, con la suddivisione di tre categorie: autoveicoli (autocarri, autobus, automobili, motocicli), veicoli a trazione animale, biciclette, dalla quale é possibile desumere una certa distinzione tra il traffico di transito, quello convergente e quello locale.

I dati esposti ed integrati con quelli forniti dalla Azienda Autonoma Strade Statali per la Strada N° 35 dei Giovi in prossimità di Como e precisamente: Strada Milanese, imbocco Camerlata, autoveicoli 1468; Strada Napoleona, autoveicoli 4893; via Regina a Monte Olimpino, auto-

STATISTICA DEL TRAFFICO = FEBBRAIO-MARZO 1934-XII°

— Periodo di 12 ore —

NOME DELLA VIA	LOCALITA'	VEICOLI		
		AUTO	TRAZ. ANIM.	CICLI
Strada Varesina	Imbocco Camerlata	802	200	1320
" Milanese	" "	2570	960	1640
" Canturina	" "	600	240	930
" Napoleona	" "	3972	720	2630
Via Milano	Incrocio Cosia	4140	552	2720
" Cadorna	S. Bartolomeo	1780	230	600
" Milano	Bivio p.za S. Bartolomeo	2500	315	1040
" Cadorna	Angolo viale Varese	1690	180	600
" Volta	Imbocco v.le Cattaneo	432	60	192
Viale Varese	Angolo viale Cattaneo	1510	360	1020
" Cattaneo	Imbocco piazza Vittoria	985	180	456
" Battisti	" " "	1750	300	840
Via C. Cantù	A Porta Torre	985	150	800
" Milano	Imbocco p.za Vittoria	2800	270	940
" Garibaldi	Imbocco p.za Cacciatori	320	153	500
" T. Gallio	Incrocio viale Varese	264	110	96
Viale 28 Ottobre	" via Garibaldi	960	456	1170
" Varese	" " "	935	360	1050
" Battisti	Angolo viale Lecco	1240	120	1240
Via T. Grossi	Imbocco viale Lecco	650	72	432
Viale Lecco	" " Battisti	626	48	842
Via Dante	Sud di via T. Grossi	1560	144	1160
" "	Nord " " "	1392	216	720
" Indipendenza	Imbocco via N. Sauro	144	30	240
" Dante	" p.za Castello	960	24	192
Viale Lecco	" " "	1036	48	360
Piazza Verdi	" " "	312	144	192
Via Manzoni	" " "	1340	42	360
Lungo Lario Trento	Incrocio v.le 28 Ottobre	2380	130	1060
Viale 27 Maggio (ora via Malta)	" " V. Veneto	3660	170	2280
Via Borgo Vico	Santa Teresa	3600	168	670
Viale 27 Maggio (ora via Malta)	" "	4850	280	1392
Strada p. S. Fermo	" "	1290	120	794
Via Borgo Vico	A sud di Santa Teresa	505	70	385
" Regina	" " del b. di Villa Olmo	2040	420	1320
" per Cernobbio	Imbocco di Villa Olmo	1368	300	1080
" " Chiasso	" " " "	1060	283	511
" Manzoni	Piazza Umberto I°	1032	40	168
Lungo Lario Trieste	" " "	1300	70	240
Via Torno	S. Agostino	340	24	409

veicoli 846; offrono il modo ad importanti considerazioni.

Confermano anzitutto l'enorme importanza della corrente di traffico Milano-Como-Cernobbio, e Milano-Como-Chiasso. Di tale traffico si può dire che nei giorni feriali circa il 40 % é locale o convergente (macchine della provincia di Como); il 20 % é convergente (macchine della provincia di Milano e di quella di Varese); il rimanente 40 % (per buona parte macchine di Milano, Canton Ticino e provincie varie), é di transito, ma una certa aliquota di esso, anzichè percorrere la via più breve, viale Varese, ed evitare l'attraversamento della Città, si ramifica in altre direzioni e principalmente interessa la Piazza Vittoria e l'ingresso di Porta Torre, il viale Battisti ed il viale Lecco, l'ingresso di piazza Verdi, la piazza Umberto I°, il Lungo Lario Trieste e l'ingresso di piazza Cavour, dove sovente si verifica la sosta; aspetto d'altronde non trascurante della vita turistica cittadina e che non sarebbe consigliabile modificare sostanzialmente.

Quello che più preoccupa già oggi e che maggiormente preoccuperà in futuro, essendo prevedibile un sensibile aumento del traffico a mezzo degli autotreni, sono i trasporti che devono forzatamente percorrere la via Milano, la via Cadorna, il viale Varese ed il Borgo Vico, attraversando zone dense di costruzioni e disagevoli in più punti.

La completa copertura del Cosia nel tratto che corre da via Milano a via Gallio si presterà a risolvere in parte il problema, ma rimane sempre la necessità di disimpegnare in modo assoluto la via Milano ed il Borgo Vico dal transito pesante e da un parte di quello leggero, tenendo però presente che quest'ultimo non deve straniarsi ed allontanarsi dalla Città, ma richiede con essa e con le sue zone turisticamente migliori, facilità di collegamenti.

Simili problemi, se pure in misura minore, esistono per le strade di Lecco, S. Fermo, Bellagio e Brunate, tutte con passaggi obbligati ed angusti ben lontani dal rispondere alle odierne esigenze del traffico.

Da queste considerazioni appare evidente come sia tempo di rivolgere ogni cura nella predisposizione di un capace sistema di grandi arterie tangenziali esterne onde ottenere che il traffico urbano non venga disturbato ed appesantito dai veicoli di grandi trasporti e questi non perdano le loro doti precipue di celerità ed economia nella deprecata promiscuità col traffico urbano.

Per quanto concerne il traffico pedonale, é facile rilevare che anche per Como, come per tutte le vecchie Città nelle quali le antiche strade di carattere locale o pedonale sono state adattate a funzionare da strade di traffico per veicoli veloci, si presenta l'inconveniente grave della promiscuità dei percorsi dei veicoli con quelli dei pedoni.

Nella Città murata la interferenza dei due tipi di traffico é pericolosa specialmente nel percorso Porta Vittoria, S. Fedele, via Vitt. Emanuele, che per il carattere e la struttura delle vie attraversate dovrebbe essere di dominio prevalentemente pedonale, e nelle viuzze della zona più vicina al lago, dove sarà opportuno precludere il passaggio ai veicoli o almeno estendere il sistema dei sensi unici di attraversamento.

Nei sobborghi il sovraffollamento ed il sovrapporsi del traffico dei veicoli a quello pedonale risulta fastidioso sopratutto in quelle arterie che sono gli assi dei quartieri, come via Milano, via Dante, via Borgo Vico.

Nello studio del nuovo Piano necessiterà pure provvedere

a spostamenti di nuclei di residenza operaia, in quanto alcuni di essi presentano attualmente il difetto di una eccessiva lontananza dalla relativa industria e per di più con collegamenti attraversanti arterie di transito.

= ZONE D'INFLUENZA =

Como é capoluogo di una provincia di 206.688 ettari di territorio che con i suoi 500.000 abitanti, é la quarta della Lombardia per popolazione.

La provincia di Como con le sue 12.334 industrie e con oltre 3.000 alberghi e trattorie é essenzialmente industriale e turistica.

Se si considera che i principali centri, Lecco, Cantù, Erba, Tremezzina, Merate, Appiano, ecc. per ragioni diverse vivono di una vita parzialmente insufficente, che viene integrata dalla vita dei centri maggiori, è ovvio che un piano regolatore della Città capoluogo sia necessariamente legato ad un piano regionale, di grande massima, che preveda le opere di valorizzazione delle zone di diretta influenza.

Si può stabilire come zona d'influenza di Como quella limitata: a levante dalla Valassina inferiore e superiore (Erba-Monza); a sud dalla linea di confine della provincia; a owest dai paesi ad est di Olgiate; a nord dalla zona del lago che giunge fino a Menaggio e Porlezza. Fuori del confine politico anche la zona di Chiasso è parzialmente legata a Como da vincoli commerciali e turistici.

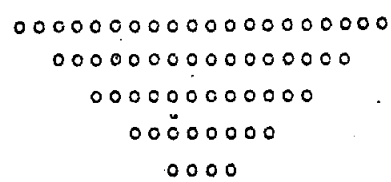
Della provincia i centri che maggiormente gravitano su Como sono: Cantù, Erba, Appiano, Cernobbio, Argegno, Menaggio, Bellagio, Olgiate, e le loro comunicazioni col capoluogo sono generalmente buone.

Invece Lecco propende verso Milano a cui é meglio legata

per comunicazioni e per interessi economici ed industriali. Con Lecco si può dire che anche tutta la zona dei paesi situati sulla strada statale dello Spluga sia sotto la influenza di Milano.

Le comunicazioni tramviarie esistenti non sono adeguate alle esigenze odierne per la loro lentezza, per la loro deficenza di materiale fisso e mobile e perchè, correndo in genere sulle strade provinciali, ingombrano la sede stessa.

Le auto-linee nella regione sono numerose e questo particolare sistema di trasporto, data la conformazione orografica, si è rilevato il più adatto.



S T U D I O DEL P R O G E T T O

oooooooooooooo

= P R E M E S S A =

Lo studio del Piano regolatore e di Ampliamento é stato condotto sulla scorta delle elaborate riunioni tenute dalla Commissione Consultiva e secondo i criteri del progetto C.M.8. primo classificato nel Concorso precedentemente indetto dal Comune.

Poichè il territorio della Città presenta una configurazione varia ed accidentata che bene si presta ad una sistemazione urbana moderna con separazione delle zone fabbricabili a mezzo di interposti spazi verdi, il progetto é rivolto a favorire il mantenimento dei naturali elementi ed a curare un organico sviluppo delle zone rustiche, ancora vergini, fissando nei dettagli la loro specifica destinazione e provvedendo agli opportuni allacciamenti viari.

All'avanguardia dei problemi più urgenti e di legittima aspirazione dell'intera cittadinanza, é stato posto il risanamento dei quartieri insalubri.

I quartieri da ricostruirsi in luogo di quelli demoliti, saranno costituiti sopratutto da edifici a carattere utilitario, da erigersi con un certo decoro data la loro posizione centrale.

Parallelamente ed in modo tempestivo si dovranno disporre le reti viarie, coi necessari servizi, dirette a favorire il sorgere di alloggi a carattere popolare e di costruzioni economiche per il ceto medio, nei quali ospitare gran parte degli sfrattati che non tornerà più, per spostate esigenze di vita, nei rinnovati quartieri urbani. Tali sis-

temazioni viarie, progettate nel loro complesso, si svilupperanno man mano il bisogno di nuove abitazioni spingerà l'iniziativa privata allo sfruttamento di nuove aree fabbricabili.

In rapporto al progresso quantitativo e qualitativo del traffico cittadino, il progetto prevede a decongestionare la Città, inserendo nella vecchia rete di strade anguste, nuove arterie capaci di assorbirne il traffico attuale e quello futuro, con particolare riguardo alla Città murata. Con ciò e per considerazioni di civico decoro e di tornaconto turistico, non si é pure trascurato di rimettere in giusta luce alcune delle più insigni opere del passato.

Lo studio pone anche la massima cura nella soluzione degli importanti e vitali problemi relativi alla sistemazione della rete viaria che, con le nuove direttrici tangenziali per il grande transito esterno e le radiali di collegamento col centro, dovrà soddisfare a tutte le esigenze del traffico commerciale e turistico; alla soluzione dei tanto deprecati ingombri ferroviari, sia per quanto riguarda il raccordo a lago delle Ferrovie dello Stato, come per l'attraversamento interno e la stazione a lago della Ferrovia Nord; per ultimo provvede alla disposizione organica dei nuclei d'ampliamento ed a quella della zonizzazione, non escludendo il realizzarsi di eventuali aggregazioni.

Il progetto perciò è stato condotto con metodo di analisi di tutti i principali problemi in relazione alle condizioni attuali ed alle necessità future, limitando le rappresentazioni grafiche al puro indispensabile per la loro comprensione ed omettendo studi di dettaglio e di particolari esecutivi che, stante l'impossibilità di prevederne l'ordine ed il tempo di effettiva realizzazione, non potranno che essere considerati e studiati a tempo debito dai competenti uffici.

L'esposizione che segue, riunisce pertanto in breve sintesi quanto contemplato nel progetto.

S I S T E M A Z I O N E
F E R R O V I A R I A E P O R T U A L E

oooooooooooooooooooo

FERROVIE DELLO STATO

La linea delle F.F. S.S. si trova in buona situazione rispetto alla Città non vincolandola affatto per quello che riguarda il trasporto passeggeri; di fatto gli impianti attuali della Stazione viaggiatori, dello scalo merci e di quello doganale, sono disposti ottimamente sia rispetto alle esigenze del traffico ferroviario internazionale di transito, sia rispetto all'aggregato urbano, e sarà sempre possibile far fronte a qualsiasi incremento del movimento viaggiatori con la sistemazione del fabbricato attuale.

Per quanto riguarda invece il trasporto merci, il raccordo esistente per lo scalo a lago, che sostanzialmente si può dire serva ad una sola industria, è di grave vincolo alla Città sia per le aree occupate, che per le servitù di transito che crea, sopratutto a causa della manovra dei treni, attraverso una delle più importanti arterie quale il Lungo Lario Trento che collega il centro cittadino con la strada occidentale del lago, con quelle per Ponte Chiasso e San Fermo, non che colla nuova arteria risultante dalla copertura del Cosia. Esteticamente ed urbanisticamente tale scalo con raccordo parte su viadotto, parte in trinea ed attraversamento a livello del Lungo Lario, turba la bellezza di una delle più interessanti zone della Città nella quale sorgono palazzine signorili, il Monumento ai Caduti,

o

il Tempio Voltiano, la Casa del Balilla con lo Stadio, ed offre larga disponibilità di aree per la costruzione di nuovi fabbricati.

Confermata indiscutibilmente la necessità di liberare lo sviluppo di Como da sì grave e deprecato ingombro; considerato che al detto scalo fanno capo trasporti lacuali e ferroviari non interessanti affatto la Città, se ne é prevista la rimozione e progettato il trasporto del raccordo e dello scalo nella non lontana piana di Tavernola, destinata a sviluppo industiale. Al bacino, unito al lago dall'ultimo tratto del fiume Breggia e che dovrà venire opportunamente sistemato, é collegato un parco merci cui fa capo il nuovo raccordo all'attuale linea Como-Chiasso con un percorso di circa due Km. per buona parte in galleria. Unico sensibile ostacolo, però non insormontabile, é costituito dall'importante arteria che attraversa l'ingresso al bacino e per la quale occorrerà studiare il sopraelevamento che permetta all'intenso transito di svolgersi regolarmente.

Si pensa che tale ponte stradale della luce massima di m. 12, debba avere all'intradosso un franco di m. 4,50 più che sufficente al passaggio dei più grossi natanti anche scarichi, purchè ad albero ribaltabile; esso potrà così raccordarsi verso Como e verso Cernobbio all'attuale strada con rampe di pendenza non superiore al 7 %.

Non si nasconde come la soluzione progettata possa risultare notevolmente costosa, ma la situazione attuale non può troppo a lungo durare e le stesse F.F. S.S. saranno costrette a riconoscerlo. Nessun'altra soluzione migliore o meno onerosa non é possibile pensare a meno che non si giudichi attuabile la soppressione completa dello scalo a lago nel territorio del Comune ed il suo trasporto a Dervio sulla linea ferroviaria Lecco-Colico il cui scalo, es-

sendo stato recentemente sistemato, abbastanza facile risulterebbe il raccordo con le F.F. S.S.

FERROVIE NORD - MILANO

La Ferrovia Como - Milano, esercita dalle Ferrovie Nord Milano, ha un carattere molto particolare di ferrovia vicinale.

Oltre ad un notevole movimento di viaggiatori Comaschi, particolarmente di quelli che abitano nelle zone sud e sud-est della Città, essa ha un forte movimento di passeggeri operai provenienti dai vicini paesi e diretti alle industrie poste nel centro della Città stessa; a questi si aggiungono gli studenti della provincia che giungono giornalmente alla Città; infine pure notevolissimo é il movimento turistico che si esercita, massime nei giorni festivi e nelle ricorrenze di fine d'anno, Pasqua, Ferragosto ecc. fra Milano e Como.

Mentre i primi gruppi di viaggiatori si valgono per la maggior parte della Stazione Borghi, tutto il traffico turistico raggiunge la Stazione Como-Lago.

Le successive vicende di formazione della ferrovia Milano - Como-Lago, anzichè da un organico progetto, risultano da una serie di allacciamenti di ferrovie e tramvie vicinali che si può così brevemente riassumere:

Il luglio 1880 veniva concesso da parte del Comune di Como alla Società Anonima del Tramvay Como-Fino-Saronno l'impianto e l'esercizio di un tram a vapore sulla via comunale da S. Rocco a piazza Vittoria con facoltà alla Società concessionaria di valersi della costruenda linea di circonvallazione Piazza Vittoria - S. Vitale - S. Agostino.

Nel 1881 il tram veniva aperto all'esercizio, ma il tronco comunale di circonvallazione ebbe breve esistenza perchè

in seguito alla concessione fatta dallo Stato alla Provincia di Como, e poscia da questa alle due Società delle Ferrovie complementari e del Ticino per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata di quarta categoria Laveno-Varese-Camerlata-Como, si addivenne ad una convenzione (maggio 1884) con la quale si stabiliva il modo di costruzione e di esercizio dell'ultima parte del tronco Camerlata-Como, ossia la via di accesso a Como ed al lago.

Venne cioé approvata la soppressione del tram comunale e concessa alla Società costruttrice la proprietà dei terreni costituente la linea comunale fra S. Orsola ed il lago per l'impianto delle rotaie e della Stazione.

Frattanto le concessioni e le proprietà della Società del tram Como-Fino-Saronno passavano alle Ferrovie del Ticino.

Nel 1888 La Società Anonima Ferrovie Nord-Milano si faceva cedere dalla Ticino la concessione del tram Saronno-Como e l'appalto per l'esercizio della Ferrovia Como-Varese-Laveno, ossia la Nord subingrediva alle Ferrovie del Ticino.

Con R.º Decreto 6 dicembre 1896 la Nord veniva autorizzata a trasformare in ferrovia il tram Saronno-Grandate e con ciò la Nord ebbe modo di effettuare un vero servizio ferroviario fra Milano - Saronno - Grandate - Como-Lago.

La costruzione di un tronco di ferrovia con barriere ecc. lungo le mura in sostituzione del primitivo tram comunale, sollevò rimostranze da parte della cittadinanza e l'Amministrazione Comunale protestava vivamente presso il Ministero dei L.L. P.P. ma con risultato nullo.

Il Comune fece pure studiare all'illustre concittadino ing. Costantino Ferrario un tracciato lungo le pendici del monte di Brunate, ma anche questo rimase lettera morta e la Nord con la sua cintura divise e divide tutt'ora la Città in due parti.

Un progetto studiato più tardi dalla Nord, per un tracciato su viadotto non ebbe il benestare della Sovraintendenza ai Monumenti.

Questo spiega la formazione dei gravi inconvenienti, quali le barriere di S. Orsola, di via Perti, di via Indipendenza lungo il viale Lecco e di quella centralissima di piazza Verdi, causati dalla Stazione a lago alla quale e dalla quale fanno capo e partono giornalmente circa 50 treni con i conseguenti sbarramenti anche per le manovre, non chè dello scalo merci a lago e conseguente passaggio a livello sul Lungo Lario Trieste che riesce di notevole sconcio all'estetica dell'attraente zona di pubblico passeggio e di noiosissimo ingombro al transito.

Il gravoso sbarramento lungo la cintura di viale Lecco e l'esercizio dello scalo merci non più tollerabile, anche dal punto di vista che ad esso fanno capo trasporti di modesta importanza e che non interessano direttamente la Città, dimostrano l'assoluta necessità di modificare radicalmente le attuali condizioni.

Tenendosi presente la possibilità di utilizzare per lo inoltro dei convogli a destinazione il raccordo esistente tra le due stazioni di Camerlata Rebbio alla Guzza e di Albate Camerlata, le merci trasportate dalla Nord potrebbero venire avviate al lago usufruendo della stazione merci che dovrebbe sorgere nella zona di Tavernola; lo scalo a lago con attraversamento del Lungo Lario di Levante può essere così soppresso senza notevoli difficoltà.

Per quanto riguarda il servizio viaggiatori, l'impianto di una stazione di testa a Como-Borghi é ormai entrato nei convincimenti dell'intera cittadinanza e per ciò esso é stato previsto dalla maggioranza dei concorrenti ed in modo particolare approvato dalla Commissione Consultiva.

Incerta é rimasta soltanto l'ubicazione, ritenendosi da

taluni conveniente quella a Como-Borghi, da altri più opportuno collocare il nuovo impianto in località Seminario Maggiore. Quest'ultima soluzione sarebbe per se stessa ottima in quanto che avvicinerebbe la Stazione al centro, ma occorre osservare che rimarrebbe pur sempre la necessità di un collegamento tramviario col lago, senza di che anche questa Stazione costituirebbe una soluzione tronca. Inoltre l'esproprio del Seminario e di tutti i terreni annessi renderebbe la soluzione abbastanza complessa, fermo restando in perpetuo anche la condizione che i terreni fiancheggianti i binari non potrebbero avere nessun sfruttamento edilizio e quindi la creazione di una vasta zona morta.

Il progetto prevede pertanto lo spostamento della Stazione, opportunamente ingrandita e sistemata col parco merci a Como-Borghi su parte dell'attuale Macello e sui terreni adiacenti, in confine della nuova strada di penetrazione che si stacca dalla Napoleona. Una vasta piazza, capace di smistare il traffico proveniente dalle varie direzioni, fronteggierà la Stazione e da essa un ampio viale si collegherà in rettifilo col viale Lecco e quindi col lago. In tale viale troverà sede la doppia linea di binari per l'inoltro dei convogli leggeri ed a velocità tramviaria che consentirà l'abolizione dei passaggi a livello, e ciò anche ammessa la prossima realizzazione della elettrificazione. La linea non oltrepasserà più la piazza Verdi, ma farà capo ad una piccola stazione, con i soli servizi di biglietteria, situata lateralmente al teatro Sociale; ciò darà modo di provvedere alla sistemazione della piazza Verdi e piazza Castello in unica armonica piazza rispondente per importanza alla funzione che le compete.

RETE VIARIA E PRINCIPALI DIRETTRICI DI TRANSITO

oooooooooooooooooo

I problemi viari sono per Como oltre che di vitale importanza, assai delicati. Questa Città ha un intenso traffico durante tutto l'anno, ma specialmente in definiti periodi stagionali: traffico regionale riguardante i trasporti ed i mezzi di locomozione pubblici e privati verso Milano, Varese, la Brianza, il Centro e l'Alto lago e viceversa; traffico turistico proveniente essenzialmente da Milano per l'Autostrada e per la Strada Statale N° 35 dei Giovi, la storica strada Napoleona e per questa diretto ai bordi del lago verso Cernobbio, Argegno, Valle Intelvi, Tremezzo, Menaggio, Porlezza e Colico da un lato; verso Torno, Bellagio, Colico dall'altro; traffico internazionale per la Napoleona, Ponte Chiasso, Lugano. All'ingresso del territorio comunale le sommatorie di tutte queste direttrici di traffico si infilano per sole due arterie: la Napoleona e la strada da Lecco; la prima notevolmente più oberata della seconda, ma tuttavia dopo i recenti lavori di allargamento e sistemazione, abbastanza efficente. Le complicazioni ed il congestionamento hanno luogo allorchè scesi per la grande curva, si arriva a S. Rocco dove la via Milano ristretta ed incompatibile colle funzioni che le sono imposte dal suo stesso tracciato, costituisce una delle radiali di grande transito, per modo che i veicoli sono costretti a soste, intralci pericolosi e perdite di tempo. Il traffico di transito viene così ad essere convogliato in piazza Vittoria e quindi nei viali Varese e Lecco, eccessivamente urbani per delle strade di grande comunicazione.

Non minori guai subisce il traffico proveniente dalla Napoleona e diretto alla riviera di Bellagio. Dopo le strettoie della via Milano, ecco i disastrosi passaggi a livello

del viale Lecco, quindi le strozzature e le svolte di via Manzoni e di via Torno.

Altrettanto succede ai veicoli che, giungendo da Lecco, devono raggiungere le due strade rivierasche; o affrontare i passaggi a livello della Nord, o prendere per l'affollato Lungo Lago ed allora agli inconvenienti del collegamento sud-nord, si aggiungono le difficoltà del collegamento trasversale e tangenziale.

Nè più fortunati possono considerarsi i veicoli che, diretti al Lungo Lago ed alla piazza Cavour, s'avventurano ad attraversare la vecchia Città. Oltrepassata Porta Vittoria ed imboccata la via Cesare Cantù, bisogna svoltare da via Giovio, infilare il Corso Vitt. Emanulele, rasentare il Duomo, percorrere via Plinio; arterie strette e già congestionate dal traffico e dal movimento urbano pedonale.

I provvedimenti atti a modificare e migliorare le anzidette direttrici di primissimo ordine, destinate in futuro ad essere sempre più oberate di traffico, si sono pertanto dovuti affrontare in modo del tutto radicale.

CONCETTI GENERALI

Come già accennato, dal piazzale Corsica a Camerlata si giunge per la Napoleona a S. Rocco da dove il traffico é costretto a percorrere la via Milano col grave inconveniente dell'attraversamento del popolatissimo rione di S. Bartolomeo.

Scartando l'allargamento di tale via per evitare l'inconveniente di una maggior velocità lungo l'asse di quartieri a carattere residenziale, con negozi ed abitazioni, il progetto prevede da S. Rocco il tracciamento, ad owest della via Milano e passando sull'area di vecchi edifici e zone industriali, di una nuova strada della larghezza di

m. 16 in collegamento col nuovo viale alberato sulla copertura del torrente Cosia, e col viale Varese attraverso il quartiere da erigersi sull'area comunale dell'ex Ospedale S. Anna.

Tale soluzione offre i seguenti vantaggi:

1°) Collegare una via essenzialmente di transito, quale la Napoleona, per mezzo di un'arteria pure di grande transito, al viale lungo la copertura del Cosia, che sistemato con una larga area verde di separazione della zona industriale, manterrà il suo carattere di strada esterna alle abitazioni.

2°) Il rettifilo della Napoleona si continua nella nuova arteria evitando la brusca curva che attualmente fa con la via Milano, e con pendenza minore.

3°) Il largo S. Rocco si libera dalla gravosa servitù di transito e poichè lungo la nuova strada si indirezzerà anche parte del traffico locale, si otterrà un sensibile alleggerimento della via Milano, la quale assumerà caratteristica di strada residenziale con piccolo traffico.

4°) La nuova arteria col suo passaggio effettuerà opera di risanamento delle vecchie case che stanno fra la tintoria Comense e la via Milano; inoltre attraversando quella zona di rispetto al Cimitero nella quale sono per legge impedite le costruzioni, assicurerà il carattere di via di transito esterna alle abitazioni.

Lungo il Cosia coperto, il traffico per Chiasso e per il lago attraverserà il nuovo piazzale antistante ai giardini della Stazione di S. Giovanni per raggiungere la via Malta (già via XXVII Maggio), lungo la nuova strada compresa tra l'attuale via Recchi e la via Borgo Vico.

Dalla via Malta ed attraverso il largo di S. Teresa, anzichè convogliarsi nel secondo tratto della stretta e tortuosa via Borgo Vico, il traffico verrà immesso nella nuo-

va arteria a monte della suddetta via e con comodo tracciato parallelo alla strada ferrata si raccorderà alla Statale per Chiasso in prossimità.dell'abitato di Bignanico.

Da questo nodo il traffico per il lago si indirizzerà lungo la nuova strada a monte dell'attuale via Regina, che rispettando quasi integralmente i giardini delle ville, raggiungerà la vallata di Tavernola e proseguirà fino a Torriggia secondo il progetto già studiato dall'Amministrazione Provinciale.

La nuova strada a monte é stata prescelta all'allargamento dell'attuale, del tutto insufficente, per i seguenti vantaggi:

1°) La maggior rapidità della comunicazione che potrà svolgersi su un tracciato più rettilineo e di buon accesso dal nuovo tronco a monte di Borgo Vico.

2°) La possibilità di restituire alla strada a lago la sua naturale funzione di collegamento locale tra Como e Cernobbio e di continuazione della passaggiata a lago fino a Cernobbio.

3°) La valorizzazione della zona eminentemente panoramica di Monte Olimpino e di Cardina ed il miglioramento degli accessi a queste zone da Como che ivi potrà indirizzare una corrente d'ampliamento.

Ritornando alla Napoleona e seguendo la discesa dopo la piazza di Camerlata, in corrispondenza alla curva presso il viadotto della Nord, si diparte una nuova strada destinata a convogliare il transito per Bellagio e quello centripeto dei quartieri a levante della Città.

Questa arteria mediante sovrapassaggio in muratura, di non grande entità, sul Fiume Aperto ed un rilevato in parte con muri di sostegno, lungo circa m. 100 e di altezza massima di m. 15, fiancheggia dapprima la Ferrovia Nord dal

lato verso la Città e dopo attraversato il gruppo di casette costruite a monte della Caserma De-Cristoforis, con sottopassaggio alla ferrovia stessa, raggiunge il piazzale S. Giuseppe e da quì l'ultimo tratto coperto del Cosia. Anzichè mantenerla al livello della ferrovia, come previsto dal progetto Iº classificato, si é ritenuto opportuno far correre la nuova arteria al piano attuale delle strade che attraversa, eliminando manufatti costosi in modo da facilitarne la pronta esecuzione.

Dopo l'incrocio coll'ampia arteria sulla costruenda copertura del Torrente Cosia di collegamento tra la provinciale per Lecco e la Milano - Chiasso - Cernobbio, la nuova strada proseguirà in dirittura sino a congiungersi, passando sulla attuale sede della Stazione di Como-Borghi, al viale Lecco lungo il quale si accederà alla nuova strada che si raccorda alla Torno - Bellagio.

Per raggiungere più facilmente dalla provinciale per Lecco la consortile Como-Bellagio, evitando tortuosi percorsi, verrà creata una nuova piazza a S. Martino sulla copertura del Cosia, la quale si collegherà alla via Zezio con una nuova strada a monte dell'attuale allacciamento di via Briantea. Opportuni ritocchi in via Dante e via Udine serviranno a facilitare l'accesso dei veicoli al lago, come pure non verrà trascurato il miglioramento dei collegamenti del nucleo urbano con le zone di futura espansione a Monte Olimpino, Cardina, Tavernola, Lora e dei centri turistici finitimi.

Nei vecchi quartieri di residenza sarà completata la rete di lottizzamento curando di diffonderli con un più razionale sfruttamento, ed una nuova rete di strade secondarie verrà creata per la lottizzazione dei nuovi quartieri.

D E S C R I Z I O N E
D E L L A R E T E V I A R I A P R I N C I P A L E

oooooooooooooo

RETTIFICA E CAVALCAVIA IN LOCALITA' CA' MORTA

Per eliminare il passaggio a livello della Ferrovia Nord e diminuire la notevole pendenza dopo il passaggio stesso, viene spostata la Statale, rettificandola per una tratta di ml. 650 che ha inizio all'imbocco del raccordo con l'Autostrada; con ciò si migliora anche il bivio sulla Milanese, piuttosto pericoloso. La strada così spostata, portandosi in rilevato, sovrapassa la ferrovia Nord e si raccorda con la Statale al colmo della salita.

Dalla vecchia strada al passaggio a livello si stacca una nuova strada per il collegamento con la Strada dei Mulini.

oooooooooooo

STRADA DI COLLEGAMENTO FRA LA VARESINA E LA STATALE N° 35 - (Milanese)

Ha lo scopo di disimpegnare quasi totalmente dal traffico l'attuale strada Varesina nel tratto che corre fra Lucino e Camerlata per le seguenti ragioni:

1°) L'attuale strada Varesina attraversa l'abitato di Rebbio in condizioni tutt'altro che buone per la limitata larghezza.

2°) L'attraversamento di Lucino basso è difficoltoso per la presenza di una curva ad angolo retto.

3°) Nella piazza di Camerlata convengono quattro grandi arterie di traffico ed appare assolutamente necessario diminuire l'importanza di alcune di esse onde ridurre al mi-

o

nimo e poter meglio controllare gli afflussi che così permangono.

4°) Il nuovo allacciamento elimina tre curve ed abbrevia il percorso rispetto all'attuale.

La nuova strada parte dalla località detta Gelata e percorrendo una zona pressocchè pianeggiante che richiede poche opere d'arte, salvo un ponte sul torrente Seveso, giunge in rettilineo ad allacciarsi col raccordo dell'Autostrada in vicinanza dei caselli. In tal modo il traffico della Varesina viene convogliato sulla Milanese ed in tale sede giunge a Camerlata. L'unificazione delle due arterie in un'unica sede risulta, in linea di principio, assai opportuno e nel caso particolare può essere facilmente e vantaggiosamente attuato se si pensa alla capienza che presenta la Strada Statale.

STRADA STATALE DEI GIOVI N° 35

L'andamento planimetrico ed altimetrico della tratta dal piazzale di Camerlata a S. Rocco (Napoleona) non viene per nulla modificato ritenendosi l'attuale sede, recentemente sistemata, sufficente al traffico diretto alla Città, al lago ed a quello internazionale che il nuovo Piano prevede.

La nuova arteria dietro la via Milano parte dal piazzale S. Rocco in dirittura con l'ultimo tratto della Napoleona ed ha una sezione di m. 16. Dopo l'esproprio della casa Baserga, la sola di discreta entità, la strada taglia il gioco della trattoria Castello e passa quindi fra ortaglie abbattendo alcuni elementi di case cadenti e poste a levante di essa, senza toccare gli organismi più importanti siti in via Milano. Verso ponente l'arteria taglia strisce di terreni di proprietà della Tintoria Comense ed

abbatte un angolo di alcuni elementi di shed attigui al grande edificio adibito a stamperia.

La strada entra poi nei terreni dell'Orfanotrofio Femminile, ora di proprietà del Comune, e si innesta immediatamente al viale Giulio Cesare già eseguito sulla copertura del torrente Cosia.

Come appare evidente dalla planimetria, la strada richiede un minimo di demolizioni di vecchi edifici a carattere rustico che s'imporrebbero anche indipendentemente, dato il loro stato antigienico.

La strada sarà fiancheggiata a ponente da alberi correnti lungo il bordo delle aree di rispetto lasciate sotto il Cimitero, le quali saranno pure tenute a verde fin contro gli stabilimenti industriali.

Questa nuova strada a monte della via Milano mentre risolve completamente il problema di liberare dal traffico di transito i popolosi quartieri di S. Rocco e S. Bartolomeo, accorcia il percorso verso il Cosia.

TRATTA DAL VIALE GIULIO CESARE ALLA VIA MALTA

Arrivata al piazzale della Stazione S. Giovanni lungo il percorso del Cosia coperto, con careggiata di m. 12, marciapiede di m. 4 verso la Città e zona verde alberata di 8 o 9 metri dalla parte opposta, la strada raggiunge la via Malta (già via XXVII Maggio) su nuova sede con tracciato rettilineo che si diparte tra via Recchi e via Borgo Vico e sbocca lateralmente alle scuole dell'Istituto Raschi.

Tale percorso evita di immettere il traffico nella prima parte della insufficente, tortuosa e popolatissima via Borgo Vico.

TRATTA DAL PIAZZALE DI S. TERESA ALLA VIA BELLINZONA

(Statale per Chiasso)

L'attuale percorso di via Borgo Vico viene completamente abbandonato ed il nuovo tronco stradale parte dal piazzale di S. Teresa e prosegue fra l'ex Chiesa omonima e la casa Scalini abbattendo un gruppo di vecchissimi fabbricati già uso Caserma e presentemente adattati dal Comune per abitazioni sfrattati.

La nuova strada segue quindi il tracciato della Ferrovia Como-Chiasso, mantenendosi ai piedi della scarpata, e dopo un percorso quasi rettilineo di circa un chilometro si raccorda alla Statale per Chiasso, mentre poco più avanti si stacca la progettata strada a monte per Cernobbio e centro lago. Finchè però non sia realizzata detta ultima strada, é stato previsto che il nuovo tronco dipartentesi da S. Teresa si raccordi, circa 250 metri prima dell'innestó alla Statale per Chiasso, all'attuale via Regina per Cernobbio a monte di Villa Olmo.

L'andamento planimetrico ed altimetrico del successivo percorso fino alla barriera di Ponte Chiasso, rimane immutato.

NUOVA PROVINCIALE PER CERNOBBIO

Scartata la soluzione dell'allargamento dell'attuale strada a lago, oltremodo oneroso e comunque sempre insufficente ai futuri bisogni turistici, quella che può risolvere veramente il problema anche dal lato ecomomico, è la nuova strada a monte segnata nel progetto.

Essa ha la lunghezza di ml. 2300, larghezza utile di m. 8, pendenza media 3 %, massima 6 %, curve di raggio minimo di m. 110, e si stacca dalla Statale per Chiasso nei

pressi della Villa Fede, passa a monte della frazione Bignanico e raggiunge la strada Consorziale Bernasconi, seguendola per un breve tratto. Causa le forti pendenze di quest'ultima si é previsto di portare il nuovo tracciato in prosecuzione sui terreni a valle della medesima e di proprietà di Villa Sucota sino a raggiungere nuovamente la stessa consorziale nei pressi della cabina della Società Comacina. La nuova provinciale successivamente corre in fregio al parco di Villa Sforni e scendendo verso la frazione Gerenzana, incontra la Comunale per S. Bartolomeo delle Vigne.

Mediante un notevole rilevato si porta al nuovo ponte in cemento armato sul torrente Breggia dal quale si inizia la nuova provinciale alta del lago secondo il progetto della'Amministrazione Provinciale di Como.

Tale strada realizza i seguenti vantaggi:

1°) Valorizzazione delle aree panoramiche della zona collinosa est di Monte Olimpino.

2°) Possibilità di mantenere una bellissima passeggiata locale a lago da Como a Cernobbio.

3°) Naturale attacco con la progettata strada provinciale Cernobbio-Torriggia, la cui necessaria esecuzione è solo vincolata da esigenze finanziarie.

ALLARGAMENTO E SISTEMAZIONE DELLA VIA PER CARDINA

La strada della lunghezza di ml. 1700, larghezza m. 6 e pendenza massima 6,5 %, si stacca dalla Statale per Chiasso e segue per un primo tratto l'attuale tracciato planimetrico ed altimetrico, solo allargandosi a monte. Per evitare i successivi tornanti assai ripidi e pericolosi, la strada viene fatta proseguire sino alla prime case situate a monte dell'Istituto Provinciale dei Sordomuti, quindi

con ampio tornante si raccorda alla strada esistente e la segue, spostandosi solo in parte a valle, ma con sviluppo notevolmente superiore allo scopo di diminuire la forte pendenza, sino a raggiungere la strada comunale in prossimità della frazione Cardina. Da quì con andamento pianeggiante e sezione ridotta a m. 5.00 si porta a lambire la proprietà Ravasi e raggiunta la Cascina Meriga, con ampia curva si riallaccia alla comunale.

NUOVA STRADA D'ACCESSO E LOTTIZZAZIONE DI CARDINA

L'intensa costruzione di villini verificatasi in questo ultimo ventennio nelle località Vignascia e Cardina, ha colmato quella zona che per esposizione, natura del terreno e vegetazione é una delle migliori di Como.

La nuova provinciale alta per Cernobbio permetterà, come già si disse, di potersi avvicinare con mezzi meccanici alla bellissima zona sovrastante i parchi delle ville a lago comprese fra l'Olmo e Tavernola, ma per lo sfruttamento di tutta la collina é necessario il collegamento fra la detta provinciale e Cardina.

La strada progettata, alla quale si raccordano convenienti strade di lottizzazione, si stacca dalla nuova provinciale per Cernobbio a monte della portineria di Villa Sucota ed ha le seguenti caratteristiche: lunghezza ml. 1750, larghezza utile m. 6, pendenza 6 %. Dapprima segue la consorziale Bernasconi sino al bivio per villa Cornaggia, quindi sale e passa a valle della villa stessa e con ampio tornante corre in fregio a pianori adattatissimi per uno sfruttamento edilizio; in seguito passa a monte della Cascina "Cios" e attraversata una zona boschiva soprastante la Villa Pisani-Dossi, rispettandone il parco, si raccorda alla vecchia strada di Cardina.

Per la lottizzazione sono state previste tre strade principali; la prima si stacca in località "Ruderi" e si svolge, con andamento pianeggiante, quasi parallelamente alla nuova provinciale sino a raggiungere la consorziale Bernasconi alla quale si innesta. La seconda si stacca dal tornante sopra accennato e con andamento pure pianeggiante si svolge per circa m. 300 fino a raggiungere la mulattiera che scende a S. Bartolomeo delle Vigne.

La terza si stacca dalla nuova strada di Cardina e servirà oltre che di lottizzazione anche di raccordo con la Statale per Chiasso. Essa ha inizio a monte di Villa Cornaggia e con livelletta in discesa passa sopra la Villa Scalini in Roncate e si raccorda con l'esistente tronco d'accesso alla Villa stessa e quindi con la Statale.

STRADE IN FRAZIONE TAVERNOLA

La comunale per S. Bartolomeo delle Vigne, Folcino, Quarcino, Saguino, lateralmente alla nuova Chiesa di Tavernola a Gerenzana, viene portata su nuova sede per diminuirne la pendenza e, sottopassata la nuova provinciale, raggiunge la vecchia sede con due tornanti, quindi la segue allargata e rettificata in vari punti.

Anche la strada che da Gerenzana porta a Polano viene rettificata e quindi fatta proseguire per il nuovo Cimitero, posto in zona pianeggiante e tale da permettere alle frazioni che lo circondano il naturale sviluppo pur rispettando la distanza imposta dalla legge.

La necessità di un Cimitero in tale zona é oltre modo giustificata se si pensa che attualmente le sepolture si effettuano in quello di Monte Olimpino, distante circa 5 chilometri.

STRADE PER SAGNINO E QUARCINO IN FRAZIONE PONTE CHIASSO

Dalla Statale per Chiasso parte il nuovo tronco che servirà la progettata zona residenziale di Ponte Chiasso.

Il tracciato passa ai piedi delle cave ed in prossimità della pedonale esistente che mette a Quarcino e mantenendosi pianeggiante, raggiunge la comunale Quarcino-Brogeda, quindi con ampia curva si raccorda a questa e sbocca sulla Ponte Chiasso-Maslianico-Cernobbio. La strada ha sezione utile di m. 6 ed uno sviluppo, compresi i tratti della comunale predetta, di ml. 1800.

A circa 180 metri dal sopra accennato imbocco della Statale, si diparte dal nuovo tronco una seconda strada di sezione m. 5 e sviluppo di m. 1300 che correndo quasi parallela alla prima, ma a questa più bassa, raggiunge l'attuale edificio scolastico, interseca la consorziale che mette a Quarcino e s'innesta alla comunale Quarcino-Brogeda. Al piazzale della nuova Chiesa, posta a lato dell'edificio scolastico, viene pure raccordata con la consorziale per Quarcino ed, attraverso questa, alla Ponte Chiasso-Cernobbio, mentre scalinate permettono facili collegamenti pedonali fra le varie quote.

Nella zona pianeggiante di Ponte Chiasso, una nuova strada della larghezza di m. 10 e che si diparte dal piazzale a lato della Dogana, permetterà il collegamento più facile e rapido tra la Statale e la Ponte Chiasso-Cernobbio, presso Brogeda. Altre strade parallele a questa e trasversali servono alla lottizzazione di detto piano non chè alla formazione di zone sportive e di verde pubblico.

E' pure previsto l'allargamento e la rettifica della strada comunale che da Monte Olimpino mette a Sagnino, Mognano e S. Bartolomeo delle Vigne.

STRADA DI COLLEGAMENTO FRA LA NAPOLEONA E VIALE LECCO

Per quanto già descritta é utile accennare che la nuova arteria, della lunghezza di circa ml. 1700, larghezza di m. 12 e pendenza 4,5 %, si stacca dalla Napoleona in prolungamento del rettifilo che precede la curva presso il viadotto della ferrovia Nord e segue lateralmente la strada ferrata lungo il versante owest della scarpata, quindi in prossimità di S. Giuseppe e mediante sottopassaggio, della luce di circa 20 metri, si svolge sul versante est della ferrovia stessa fino alla piazza XX Settembre.

Da detta piazza al viale Lecco la nuova strada, sempre in dirittura, servirà anche da sede per il servizio passeggieri della Nord con convogli leggeri a velocità tramviaria e passaggi liberi, servizio che si prolungherà sul viale Lecco fino a piazza Castello; per tale tratta la larghezza totale é di m. 18.

STRADA CAMERLATA - LORA

Dalla provinciale per Cantù e quasi in corrispondenza dell'allacciamento trasversale tra questa e la Milanese, la strada si svolge su nuova sede, in parte già tracciata, fino al ponte della Ferrovia Stato in località Madruzza; indi segue quella esistente opportunamente rettificata e con una sezione allargata a m. 8 fino all'abitato di Lora.

PEDEMONTANA ORIENTALE DA S. MARTINO A VIA TORNO

La sistemazione di questa arteria destinata a smistare i ragguardevoli traffici interessanti le strade di Lecco-Bellagio e Brunate, perifericamente all'aggregato urbano e con tracciato comodo, consta essenzialmente dell'al-

largamento e parziale rettifica delle vie Zezio e Gorio, nonchè della costruzione di un breve tronco di allacciamento tra questa e la via Torno.

Dalla strada in esame il traffico potrà distribuirsi verso i quartieri cittadini, usufruendo delle numerose strade che da essa si dipartono scendendo ad interessare l'aggregato urbano.

La strada parte dal ponte di S. Martino in rettifilo colla provinciale per Lecco e lasciato in margine destro un ampio piazzale da sistemarsi a verde, attraverso vecchie catapecchie esistenti a monte dell'attuale tracciato che andrebbero abbattute quale opera di risanamento anche a prescindere dalla sistemazione viaria.

Imboccata così assai bene la via Zezio, questa viene con frequenti ritocchi sistemata con larghezza sufficente di m. 10 senza alterarne l'andamento altimetrico.

L'imbocco reciproco tra le vie Zezio, Gorio e Maurizio Monti, verrà assai migliorato con la creazione di un piazzaletto di smistamento ricavato sull'area occupata dal fabbricato rustico di modestissima importanza.

La via Gorio si mantiene pressochè invariata anche in larghezza e dalla sua estremità settentrionale si diparte il nuovo tronco in larghezza di m. 8 e che, con andamento altimetrico soddisfacente, mantenendosi a monte delle case esistenti, va a raccordarsi alla via Torno in prossimità del ristorante Sassello.

Lo sviluppo dell'arteria é di circa 2200 metri, dei quali solamente 900 di nuova costruzione.

STRADA D'ACCESSO DALLA CITTA' ALLA VIA TORNO

E' notorio come l'imbocco della strada per Torno sia oltremodo disagevole e pericoloso, racchiuso come é fra la

Chiesa di S. Agostino e gruppi di case; essa prosegue subito dopo con curve di raggio minimo fiancheggiate da muri di cinta ed edifici che ne rendono arduo il transito sia dei pedoni che degli automezzi.

Pur eseguendo l'allargamento di questa prima tratta di m. 150, si é pensato di trovare un nuovo accesso alla strada di Torno che meglio rispondesse allo scopo e per ciò il centro di traffico in partenza é stato spostato dalla piazza Umberto alla piazza Castello.

Il nuovo tracciato segue l'attuale via Rezzonico allargata a m. 16 sino all'incontro con la via Brambilla, quindi s'innesta con larghezza di m. 8 sulla via privata Prudenziana.

Successivamente devia con larga curva verso nord-owest e sempre su nuova sede passa a monte della Chiesa di San Agostino e prosegue fino a raccordarsi con la via Torno all'inizio della scalinata di via Stoppani.

Tale tracciato, dello sviluppo di ml. 440, valorizza il concetto di utilizzare la via Rezzonico, che bene si presta ad un allargamento, quale innesto delle strade per Bellagio e Brunate; esso migliora inoltre in modo definitivo l'accesso in Como dalla via Torno e permette a numerose ville e case comprese fra la predetta scalinata Stoppani e la Prudenziana di avere accessi carozzabili di cui oggi mancano.

Dopo la via Stppani, salvo parziali allargamenti non onerosi, l'attuale rotabile può rispondere alle esigenze del traffico e per ciò il suo andamento non viene variato.

NUOVA STRADA PER BRUNATE

La strada ha inizio da piazza Castello e, come già detto precedentemente, segue per un primo tratto la via Rezzonico allargata, quindi la nuova strada di Torno per

un'altra tratta di un centinaio di metri, allacciandosi poi mediante tornante alla via Francesco Crispi.

Tale raccordo per un razionale imbocco a detta via, rende necessario l'abbattimento parziale di vecchie case coloniche adiacenti alla villa Ferrari. Da quì segue la via Crispi che si mantiene inalterata ed a 40 metri circa oltre il gruppo di case della S.A.C.I.S. si stacca il nuovo tronco della lunghezza di ml. 2250, larghezza utile di m. 6,50, pendenza del 6,60 % che svolgendosi alle estreme propaggini della zona utilizzabile della montagna, raggiunge a Garzola Superiore la vecchia strada per Brunate.

Il collegamento fra la nuova e la vecchia strada avviene anche col prolungamento di via Crispi.

La strada oltrechè eminentemente panoramica, risolve il problema del transito delle automobili costrette oggi a percorrere il tortuoso e ripidissimo tracciato che da via Tommaso Grossi porta a Garzola Superiore; per ultimo favorisce la valorizzazione e lo sfruttamento di terreni ancora fabbricabili a monte di via Crispi.

Dopo Garzola la vecchia strada prosegue con ben cinque tornanti per superare un dislivello di circa 70 metri, che per quanto recentemente sistemati ~~sono~~ rendono pur sempre il percorso oltremodo pesante.

Si é quindi ritenuto opportuno abbandonare l'attuale tracciato e, volgendo sul lato opposto alla vallata, tracciare un nuovo tronco di ml. 800 che con un unico tornante raggiunge al bivio per Civiglio la vecchia strada.

In prosecuzione si prevedono piccoli allargamenti a monte onde migliorare ed in parte rettificare l'ultimo tratto della strada sino all'abitato di Brunate.

S I S T E M A Z I O N E D E L L ' A G G R E G A T O
U R B A N O E S T E R N O A L L E M U R A

L'abbastanza recente formazione dei lotti abitati od abitabili delle zone in esame con strade generalmente proporzionate alle loro esigenze, non richiede per l'aggregato esterno alle mura sistemazioni importanti, bensì alcuni trochi d'allacciamento e coordinamento delle comunicazioni in rapporto alle previste sistemazioni delle arterie di traffico, ed in riflesso alla importanza edilizia che vanno progressivamente assumendo i quartieri per la naturale espansione della Città.

L'aver deviato il traffico ad owest della Città restituisce a via Milano, viale Varese, viale XXVIII Ottobre, via Malta, via Borgo Vico quelle funzioni locali che le zone da esse attraversate richiedono e tutti i quartieri a sud della Città murata potranno trovare quel facile e comodo accesso al lago che risponde alla secolare aspirazione della popolazione.

Viale Lecco, liberato dalla strada ferrata e prolungato da una parte fino a piazza Umberto e dall'altra parallelamente alla Nord fino al Cosia coperto ed alla Corretta, sarà il grande collettore a lago delle zone di via Dante, di S. Martino, del Gerbetto e della Corretta.

Delle altre sistemazioni portate dal progetto (planimetria 1:2000), si illustrano sommariamente le principali e cioè:

Le nuove strade di lottizzazione dei quartieri che sorgeranno sull'area comunale del vecchio Ospedale e dell'Orfanotrofio di S. Chiara;

La sistemazione del piazzale antistante la Caserma De

Cristoforis, delle vie Castellini, Francesco Anzani e Andrea Alciato col nuovo allacciamento di quest'ultima alla via Leone Leoni;

Il prolungamento di via Magenta da via Anzani al viale Giulio Cesare, e quello della via Morazzone fino al nuovo parco ferroviario della stazione di Como-Borghi;

Il nuovo collegamento tra via Milano, allo sbocco della via Manara, e la nuova arteria in prolungamento della Napoleona;

La sistemazione del ripido e pericoloso risvolto della via S. Abbondio sulla via Regina per un più comodo accesso al Cimitero Maggiore e dell'area antistante la Chiesa stessa, insigne monumento storico;

La sistemazione, oltremodo necessaria, della via Cigalini ed il suo prolungamento diretto dalla via Milano alla via Dante sulla dirittura della via Fiume che la collegherà così il Lungo Cosia alla via Zezio;

L'ampliamento con sistemazione a verde della piazza XX Settembre, antistante la nuova Stazione della ferrovia Nord, e quella di piazza Vittoria;

Il prolungamento della via Michele Bianchi fino alla via Brambilla;

La riorganizzazione del quartiere di S. Agostino, oggi in completo disordine ed economicamente male utilizzato, coll'ampliamento della via Rezzonico; la sistemazione della piazza Castello e dell'attuale parco ferroviario della Stazione di Como-Lago; il prolungamento diretto del viale Lecco al Lungo Lario Trieste; l'interramento del Molo e relativa creazione sull'area risultante di una piazza sistemata a verde, e nella quale troveranno sede ristoranti, caffè, ritrovi di vario genere, la sistemazione della via Coloniola e del primo tratto della via Torno;

La creazione del nuovo Molo commerciale, con piano di caricamento per veicoli portato sul muraglione del Molo°

stesso, a Nord dell'attuale presso la piazza della Funicolare. L'accesso dei carri ed autocarri alla nuova banchina di caricamento, sono previsti attraverso via Manzoni, piazza e via Coloniola in modo da restare estranei alla passeggiata a lago. Le operazioni di caricamento e scaricamento avverranno non più sul percorso della passeggiata, ma sulla banchina stessa che presenta le seguenti caratteristiche:

Un piano di accesso dei veicoli corrente sulla parte esterna del nuovo Molo con piazzuole di carico verso la parte interna e collegamento a mezzo di scalette con un secondo piano più basso, destinato allo scarico delle merci dai barconi;

La sistemazione dell'assai frequentato viale Regina Margherita che fa capo al meraviglioso parco comunale, allargandolo verso il lago fino a m. 12 senza danneggiare i giardini delle Ville prospicenti, ed in modo da lasciare aperto ai veicoli il tratto di sezione già esistente e riservato ai pedoni quello nuovo, situato più basso e dotato di raccordi a scale col tratto carozzabile e di spiazzi con funzione di belvedere per la vista che da essi si potrà godere sulla Città e sul primo bacino del lago;

La sistemazione della parte opposta dell'attuale parco merci delle Ferrovie Stato, trasformato in giardino. In tal modo la passeggiata da Villa Margherita potrà continuare sul Lungo Lario e sul viale della Vittoria fino a S. Giorgio, non essendo stato consentito, come sarebbe stato augurabile per necessità turistiche e per soddisfare la più sentita aspirazione della Cittadinanza, includere nel progetto il prolungamento della passeggiata, a carattere esclusivamente pedonale, fino a Villa Olmo;

La formazione del nuovo viale che sull'asse del Monumento ai Caduti ed in prolungamento del viale XXVIII Otto-

bre, raggiungerà la piazza sistemata, antistante i giardini della Stazione S. Giovanni;

La retifica di alcune tratte della via Borgo Vico che completamente isolata dal transito di grande traffico, costituirà un nuovo quartiere a carattere economico-popolare.

SISTEMAZIONI EDILIZIE. Nell'aggregato urbano esterno alle mura non si riscontrano edifici di valore monumentale che richiedano particolari sistemazioni, poichè quelli esistenti hanno già avuto restauri consoni alla loro importanza archeologica e storica.

L'edilizia della zona in esame in gran parte di recente formazione, risponde sufficentemente ai criteri moderni, ad eccezione di qualche casa o qualche sedime destinato ad essere sostituito, ma per i quali non urge opera di risanamento. Si giudica pertanto che il naturale sviluppo dell'aggregato urbano esterno possa continuare anche in avvenire collo stesso indirizzo; al massimo ed in conformità ai nuovi criteri edilizi delle zone cittadine, potranno essere man mano spostate le officine industriali che sono sorte isolate usufruendo d'aree che avrebbero dovuto essere destinate ad uso diverso.

Per quanto sopra non é stata presa in considerazione nessuna speciale sistemazione edilizia, neppure per i quartieri più vecchi, ad eccezione di quelle interessanti le nuove comunicazioni stradali, sistemazioni che verranno eseguite colla realizzazione di queste ultime.

oooooooooooooooooo
ooooooooooooooo
ooooooooooo

A M P L I A M E N T O

E

N U O V I Q U A R T I E R I P E R I F E R I C I

oooooooooooooooo

Il problema dell'ampliamento di Como, sostanzialmente diverso da quello delle Città di pianura, va risolto dal punto di vista il più possibile realistico. Pur ammettendosi i presupposti storici che presiedono solitamente all'ampliamento urbano, essi hanno da essere però adattati a quelli che sono i bisogni ed i vincoli particolari della configurazione di Como che ormai non é più contenuta nella zona prossima al lago e va ramificandosi nelle due direzioni di Monte Olimpino e Camerlata, secondo le possibilità offerte dall'andamento altimetrico del terreno.

Il piano d'ampliamento dovendo adattarsi il più direttamente possibile alle suddette condizioni e legarsi alla fisonomia della Città, é stato impostato in base alle analisi compiute ed all'osservazione diretta delle condizioni naturali, edilizie, viarie della Città attuale, nonchè delle tendenze che informano oggi lo sviluppo in un senso piuttosto che in un altro.

Ciò in rispondenza ed in armonia al criterio fondamentale che il Piano Regolatore risulti attuabile nel determinato numero di trent'anni, quale é il periodo di tempo contemplato dal presente progetto a tutti gli effetti tecnici, giuridici, legislativi.

Occorre pertanto specificare i principali concetti informatori che hanno guidato lo studio del Piano d'Ampliamento.

Scartata anche per le zone d'ampliamento esterno ogni

forma di aggruppamento massiccio, che sarebbe stata per altro inattuabile nel caso di Como stante le condizioni altimetriche del terreno, seguendo lo studio del progetto I° classificato, si é assegnata una distribuzione dei quartieri esterni tale che ognuno di essi abbia, a sistemazione compiuta, una sua fisionomia particolare sia in rapporto alla destinazione, sia in rapporto ai tipi di fabbricazione previsti. Ogni quartiere così individuato é distinto dai rimanenti ed é attorniato da zone verdi, talune di uso pubblico, tal'altre adibite ad orti o comunque a coltivazione agricola.

In base alla norma essenziale che l'ubicazione e la distribuzione dei quartieri d'ampliamento dev'essere determinata dall'utilizzazione nel modo più razionale delle aree meglio esposte, a lieve pendio e facilmente accessibili, si é limitata la fabbricazione futura a quelle zone che rispondono ai suddetti requisiti, lasciando libere le zone di infelice esposizione.

A questo proposito rilevasi la necessità che in forza di legge venga assegnata al Comune la facoltà d'imporre i vincoli di cui sopra, e quindi abbia la possibilità d'intervenire ogni qual volta l'iniziativa privata non risponda alle norme.del piano, o meglio ancora di prevenire l'iniziativa privata, indirizzandola ai fini del piano.

Proseguendo nei criteri informatori, si aggiunge che venne data grande importanza all'allacciamento dei nuovi quartieri col centro urbano ed al collegamento dei loro assi colle principali arterie di comunicazione. Si é per ciò disposto ogni quartiere a lato delle arterie principali e si é provveduto all'isolamento delle stesse, sia spaziando il più possibile gli incroci fra di loro, sia

affiancandole di strisce verdi precluse alla fabbricazione. Dove, come nel caso di Rebbio, l'arteria attraversa attualmente l'abitato, il progetto prevede un diverso tracciato allo scopo appunto di convogliare altrimenti il traffico e liberare le zone costruite. Si é pure avuto cura di precisare i rigorosi limiti di rispetto imposti dai Cimiteri e la separazione degli abitati dalle zone industriali mediante opportune strisce di verde. Infine il Piano di Ampliamento rispetta i migliori parchi e giardini privati e le zone panoramiche più interessanti che costituiscono una delle maggiori prerogative della regione.

Si fa pertanto seguire un breve esame dei quartieri di espansione.

QUARTIERE RESIDENZIALE DI PONTE CHIASSO

Destinato ad ospitare all'incirca 125 famiglie di funzionari addetti alla Dogana e residenti a Chiasso, non che la nuova popolazione che naturalmente sarà ivi richiamata dal loro trasferimento, il quartiere tipicamente residenziale si sviluppa in posizione bene esposta sul pendio del colle di Quarcino. La parte bassa di terreni coltivati, posti a ponende della strada per Maslianico, sarà in parte utilizzata per uffici e servizi inerenti alla Dogana, in parte mantenuta a verde ed adibita a sport. Il quartiere a levante della strada stessa, comprenderà costruzioni di tipo semintensivo a case per una o due famiglie, dotate di giardino ed orto.

Facili e diretti sono gli allacciamenti con la strada Nazionale e quindi con Como.

QUARTIERE OPERAIO DI QUARCINO

Un piccolo raggruppamento é previsto nella ridente località di Quarcino. Esso sarà a carattere estensivo ed ospiterà parte degli operai addetti alle industrie di Maslianico.

MONTE OLIMPINO

L'ampliamento della frazione di Monte Olimpino riguarda sia il completamento del sobborgo propriamente detto, sia l'utilizzazione delle zone più amene che guardano il lago.

Attorno al sobborgo che si svolge in prossimità della Chiesa, il piano prevede un limitato sviluppo di strade a integrazione di quelle esistenti per una migliore lottizzazione. I nuovi edifici, del tipo estensivo e di carattere medio e economico, sorgeranno a Nord della strada Nazionale, dove il terreno é meglio esposto; a sud della Nazionale, in prossimità della Chiesa, é stato previsto un limitato sviluppo edilizio in alcune zone pianeggianti che meglio si prestano ad essere sfruttate.

Le restanti aree rimarranno verdi con un parco pubblico direttamente allacciato al piazzale della Chiesa.

Nella parte di Monte Olimpino che si stende al disopra di Villa Olmo e guarda il lago, zona già fabbricata di Ville signorili, é stato previsto un sistema di strade tra loro coordinate in modo di raggiungere non solo un ulteriore sfruttamento della bellissima località, ma ben anche di conseguire quell'ordinamento della fabbricazione che non si rileva nelle Ville finora sorte senza una norma regolatrice.

Il pianoro di Cardina, bellissimo parco naturale, sarà

vincolato a tale scopo. Dovrà cioè essere vietata ogni costruzione che non rispetti il rapporto di 1/100 fra area coperta ed area libera. La sistemazione di alcune stradiciole campestri basterà a migliorare la zona dal punto di vista dell'utilizzazione turistica.

Questo parco, lasciato d'aspetto naturale e coltivato, dovrà costituire la meta delle passeggiate della località. La progettata strada Como-Cernobbio che passa a monte di Bignanico, recherà grandi vantaggi a tutta la zona est di Monte Olimpino.

TAVERNOLA

In relazione alle previsioni di un moderato ampliamento delle zone industriali esistenti sulla sinistra del Breggia, il piano contempla per Tavernola una piccola sistemazione edilizia adeguata alla modesta entità del borgo.

Lasciate coltive le zone adiacenti alla strada provinciale, basse e soggette ad allagamento durante le piene del lago, si é tracciata una lottizzazione nella parte leggermente più elevata, lottizzazione che mira allo scopo di completare con una fabbricazione estensiva i nuclei edilizi popolari già sorti ed accogliere in futuro parte degli operai che lavorano nelle vicine industrie e che presumibilmente aumenteranno di numero.

ZONA SOPRA S. GIULIANO

Con la nuova strada che partendo da via Rezzonico e utilizzando un tratto di via Crispi gira poi a monte del quartiere S.A.C.I.S. per dirigersi a Brunate, si ha la possibilità di utilizzare l'ultima striscia di terreno

ancora fabbricabile. Alcune strade minori di allacciamento e di lottizzazione sono tracciate con adattamento alle condizioni altimetriche e con rispetto delle proprietà già sistemate.

Per tutta questa zona, che é una delle più importanti per il quadro urbano, il nuovo Regolamento Edilizio dovrà imporre una rigorosa disciplina circa i tipi di fabbricazione e l'ubicazione dei futuri edifici onde impedire il disordinato aggrupparsi delle costruzioni ed il disordine di case diverse tra di loro per funzione, per destinazione, per forma ed altezza.

ZONA DELLA CORRETTA

La strada che attualmente conduce alla sorgente Corretta é stata sistemata ed allargata nel primo tratto, dalla Caserma De Cristoforis al sottopassaggio della ferrovia Nord. Essa continua però ripida, per cui pensandosi di estendere la zona di costruzioni tipo villini che già sorgono sotto la Nord anche sopra la linea ferroviaria, il progetto prevede una strada allacciante la piazza De Cristoforis con la strada della Madruzza opportunamente sistemata.

La località si presta ad una fabbricazione estensiva distribuita lungo il pendio che guarda la Città, mentre le zone retrostanti, esposte a levante, guardano un'insenatura piuttosto freddadurante l'inverno e per ciò non fabbricabile.

Il piano contempla pure il collegamento del nuovo quartiere con la strada che fiancheggiando la Nord conduce in viale Lecco.

LORA

Un aggruppamento semirurale é progettato sull'altipiano di Lora per integrare il nucleo esistente.

Abbastanza prossimo alla Città ha con essa due collegamenti: l'uno médiante la strada Briantea, l'altro con la così detta strada di Lora, opportunamente allacciata al piazzale De Cristoforis e quidi al viale Leone Leoni.

QUARTIERI DI CAMERLATA

Lo sviluppo industriale di Camerlata obbliga a predisporre nuovi quartieri operai per quanto possibile coordinati. Se ne sono previsti due: il più importante sorge tra la Milanese e la Guzza, incuneandosi tra le industrie esistenti, ma da esse separato da opportuni vincoli di verde.

La scelta dei lotti é stata fatta nei terreni dove già sono sorte, per quanto senza organizzazione, numerose casette popolari, mentre i terreni in vicinanza al passaggio a livello della Milanese con la Nord sono stati lasciati a verde perchè acquitrinosi, irregolari e sbarrati dalla strada Milanese più alta di qualche metro.

L'altro quartiere è semplicemente un coordinamento delle casette sorte in questi ultimi anni attorno al Cimitero tra via Monte Santo e via Belvedere. La zona é piuttosto umida per cui é prevista una fabbricazione estensiva soltanto nei lotti migliori dove già si é iniziata la costruzione.

QUARTIERE DI REBBIO

Col previsto raccordo della Varesina con la Statale Milanese, l'attuale strada di Varese viene disimpegnata

dal traffico con non lieve miglioramento dell'abitato di Rebbio che oggi ne é attraversato.

L'espansione urbana giunta ormai oltre Rebbio, ha consigliato di progettare un quartiere di abitazioni che le buone condizioni del terreno permettono di organizzare razionalmente.

Nell'altopiano tra la Varesina e la Milanese sono state previste costruzioni di carattere medio ed economico, in parte semintensive, in parte estensive; nella zona a Nord della Varesina, zona a declivio e già occupata in parte da giardini di ville signorili, è prevista una costruzione estensiva di tenore più signorile.

L'ampliamento in queste località tiene conto delle numerose ed ampie cave in esercizio e dell'area della loro futura utilizzazione.

oooooooooooooo
ooooooooooo
ooooooo
ooo

Z O N I Z Z A Z I O N E

oooooooooo

Questo importante problema riguarda la specializzazione nella destinazione delle aree urbane secondo l'uso cui esse saranno destinate, distinguendo, per i particolari requisiti che devono avere nell'interesse dell'igiene pubblica e dell'organizzazione della vita, le zone destinate all'abitazione da quelle a disposizione dell'industria o del commercio e da quelle che non devono essere costruite saranno mantenute allo stato di zone agricole o giardini.

Nell'ambito poi di queste singole zone, un'altra distinzione può essere fatta relativamente al particolare tipo di sfruttamento della zona stessa, pur mantenendo un'identica destinazione. -

Il piano di zonizzazione per la Città futura va quindi inteso come piano di massima e nello studio che fa capo al relativo grafico di assieme in scala 1:5000, seguendo i criteri essenziali, si é diviso il territorio comunale nei tipi di zone per ciascuna delle quali sono state stabilite le caratteristiche principali, mentre le norme tecniche particolari verranno racchiuse in apposito regolamento.

La Costruzione Intensiva é stata limitata alle località dove é già in atto ed a qualche nucleo che già presenta una tale tendenza, prevedendosi che la densità della popolazione non abbia a superare i 250 abitanti per ettaro.

La costruzione semintensiva, a densità variabile da 150 a 200 abitanti per ettaro, é stata prevista nelle località dove sia utile un certo sfruttamento del terreno, e dove già esistano nuclei abitati in via di sviluppo.

/ La costruzione estensiva, a densità minore di 150 abitanti per ettaro, comprende le zone suburbane prossime alla campagna e le zone migliori sotto l'aspetto panoramico.

La distribuzione dei vari tipi di fabbricazione nei singoli quartieri si può pertanto riassumere come in appresso:/

Fabbricazione Intensiva:

Città murata; S. Agostino; Borgo Vico; S. Orsola; San Rocco; S. Bartolomeo; Ponte Chiasso.

Fabbricazione Semintensiva:

S. Agata e S. Giuliano; Giardini Pubblici e Stadio; Borgo Vico; via Leone Leoni; Gerbett; via Borsieri; Bersaglio; Monte Olimpino e Cardina; Ponte Chiasso; Camerlata; Breccia; Rebbio.

/ Fabbricazione Estensiva:

Lora; via Camnago; Garzola; Pedemontana; Roncate; Cardina; viale Rimembranze; S. Fermo; Rebbio; Madruzza; Corretta; Bersaglio; A monte Ferrovia Stato; S. Carpoforo.

ZONE DI FABBRICAZIONE

Una zona di fabbricazione collettiva per impiegati statali si é costituita intorno a via Gorio, su ottima area per esposizione e risorse panoramiche.

Le case popolari, concernenti i nuclei di fabbricati a più piani, sono distribuite nei vari sobborghi e nel centro senza distinzioni nette. Quelle raggruppate nei pressi delle industrie (S. Bartolomeo, S. Rocco, Borgo Vico, S. Martino) si possono considerare come posizione bene ubicate, sebbene non tutte bene orientate.

Al centro della Città il problema va visto sotto l'aspetto più generale del risanamento dei vecchi quartieri.

Le case popolari di S. Agostino sono legate al problema del porto; quando questo fosse spostato davanti alla Funicolare e il porto attuale interrato e trasformato in piazza di importante attrazione turistica, le case popolari ed economiche ora esistenti, potrebbero essere spostate su via Coloniola e lasciare il posto a costruzioni pubbliche e private di tenore signorile. Tale trasporto delle attuali case popolari all'interno é importante anche perchè con l'arretramento della Nord a Como-Borghi, il grande nucleo di abitazioni borghesi e signorili intorno a via Dante verrà ad avere un collegamento a lago a mezzo del vialone sistemato a verde che sorgerà sull'attuale zona ferroviaria.

Nel destinare le zone riservate all'edilizia popolare, si é seguito l'indirizzo di distribuirle alla periferia dell'aggregato urbano, proporzionandole all'ampiezza delle vicine zone industriali avvenire e scegliendo aree di modesto valore, ma con caratteristiche di salubrità per il loro orientamento.

Per i villaggi giardino di carattere signorile, le cui costruzioni sorgeranno secondo il particolare gusto del proprietario, sono state destinate le zone più apriche e di migliore esposizione. In esse le palazzine o ville dovranno sorgere assolutamente isolate ed anche ogni opera accessoria dovrà avere carattere particolarmente decoroso.

Gli isolati aventi carattere urbano, interessano la quasi totalità dei quartieri cittadini non che le zone appartenenti ai nuclei periferici e destinate a tale tipo di edilizia.

Nella corografia della specializzazione edilizia si sono diversamente contrassegnate le zone a carattere popolare ed economico da quelle a carattere signorile.

ZONE INDUSTRIALI

(1936)

Attualmente le industrie sono distribuite nel territorio del Comune senza una regola definita, essendo esse per lo più sorte per iniziativa privata e disponibilità del terreno anche in località che logicamente avrebbero dovuto avere altra destinazione.

Le industrie tessili e tintorie sorgono principalmente nella zona di Camerlata, nel quartiere dei Borghi di Como, lungo il torrente Cosia, nel Borgo Vico, nella zona di Tavernola e nel vicino Comune di Cernobbio.

Le altre industrie interessano sopratutto la valle del Cosia, l'altipiano di Camerlata ed i Comuni di Rebbio e Maslianico.

Di massima si sono destinate alle industrie le aree adiacenti ai nuclei attualmente già occupati dalle costruzioni industriali, facendo eccezione per quelle isolatamente ed irrazionalmente situate, per le quali non dovranno per l'avvenire essere concessi ampliamenti ed opere eccedenti le normali riparazioni, per invogliarne il trasporto altrove.

Due zone a carattere preminentemente industriale, sono quelle di Camerlata e Tavernola; la prima con larga possibilità di sviluppo per le favorevoli condizioni topografiche del terreno, la seconda naturalmente destinata a tale scopo perchè ricca di acque e già situata a ridosso di importanti centri industriali.

Gli edifici industriali devono avere conformazione rispondente alle esigenze tecnologiche delle relative industrie, e pero non é possibile dettare per essi norme edilizie generali.

Norme estetiche per la tutela del paesaggio non hanno

ragione di essere applicate nelle zone industriali progettate, perchè queste interessano località di per se stesse prive di caratteristiche panoramiche e per ciò libere da vincoli del genere.

ZONE MILITARI

L'attuale Caserma De Cristoforis risponde abbastanza bene alle esigenze per le sue condizioni edilizie e per la sua ubicazione e pertanto si é previsto l'ubicazione in prossimità anche del Distretto, attualmente sito in piazza Vittoria, che per le sue pessime condizioni dev'essere rimosso.

ZONE NATURALMENTE DESTINATE A VERDE

Queste zone di carattere rurale o boscoso, destinate a rimanere tali per la loro situazione e la loro consistenza, sono costituite sopratutto dalle falde dei monti che racchiudono la convalle comasca e degradano verso le zone periferiche al di sopra o al di fuori delle aree appetibili per costruzioni a carattere urbano.

La loro importanza nei riguardi dell'igiene cittadina é gattissima perchè rendono meno necessario la costituzione, tra i quartieri urbani, di ampie fascie verdi.

Nei riguardi edilizi, in queste zone non potranno di massima sorgere nuclei a carattere urbano, ma solo costruzioni isolate con prospetti decorosi che non turbino l'estetica generale del paesaggio.

VERDE PUBBLICO

Il piano prevede la sistemazione dei giardini esistenti e la creazione di nuovi nelle zone della Città che ne

erano sprovviste.

Il giardino di Villa Margherita sarà restituito alla sua interezza essendo previsto il trasporto del Lido davanti a Villa Olmo.

La passeggiata sul viale che vi conduce é stata allargata e sistemata con opportuni accorgimenti in modo da riservare ai pedoni una parte della sezione stradale e dotarla nei punti migliori di belvederi.

La nuova piazza che risulta dall'interramento del molo di S. Agostino é sistemata ad aiuole verdi e ad essa si giunge dalla Città lungo il nuovo viale alberato, progettato sull'area dell'attuale stazione di Como-Lago.

I giardini pubblici del Lungo Lario Trento vengono ampliati sull'area dell'attuale scalo merci che viene spostato a Tavernola. Si é provveduto un accesso da questi giardini alla diga del porto e ad un viale alberato che dai giardini della stazione di S. Giovanni porta al Monumento ai Caduti.

L'attuale piccolo giardino prospicente S. Orsola é stato ampliato lungo la linea delle mura fino a piazza Castello in modo da creare tutto un sistema di verde adiacente viale Lecco.

Infine il popoloso rione di S. Bartolomeo é stato dotato di un giardino pubblico che si affaccia sul viale Giulio Cesare.

Le zone esterne al nucleo cittadino sono pure state dotate di giardini, specialmente estesi e organizzati nei nuovi quartieri.

ZONE VERDI VINCOLATE

Si sono vincolate a restare allo stato naturale l'ampia zona collinosa che comprende il Baradello e buona par-

te del versante sud-owest tra il Baradello e S. Fermo, non chè tutta quella intorno al dosso di Cardina.

Zone di verde vincolato aventi carattere di semplice protezione si sono invece previste intorno alle zone industriali ed in genere intorno a quelle zone che non tollerano la vicinanza immediata di costruzioni.

Si sono pure vincolati i principali parchi attinenti a Ville private ed i giardini annessi a case o palazzi facenti parte dell'aggregato urbano che ragione di igiene e di decoro vogliono conservati.

oooooooooooooooo
oooooooooooo
oooooooo
oooo

S I S T E M A Z I O N E
DELLA CITTA' MURATA

oooooooooooooooo

La caratteristica forma a scacchiera della Città murata non deve per evidenti ragioni storiche ed ambiantali subire modificazioni tali da alterarne la fisionomia conservatasi attraverso i secoli.

Poichè essa non racchiude servizi che richiedano imponenti sviluppi viari, abbisogna per ciò oltre che dei risanamenti a base igienico-edilizia, solamente di qualche ben studiata sistemazione viaria che migliori le comunicazioni interne facilitando il transito e la sosta dei veicoli.

Alle soluzioni esposte nelle planimetrie 1 a 1000 ed 1 a 500, si é giunti dopo un'attenta analisi delle tendenze naturali della viabilità cittadina e della lottizzazione, e dopo aver accertato i valori immobiliari di ogni lotto. Si sono così scartate soluzioni che sotto particolari punti di vista avrebbero presentato qualche vantaggio, ma che non potevano rientrare nei limiti di un piano economico.

Precisata la necessità di un miglioramento delle comunicazioni nord-sud ed est-owest e tenuto conto che:

1°) le strade longitudinali della Città murata, a differenza di quelle trasversali corrispondono e corrisponderanno ciascuna ad una definita tendenza di sfuttamento, (via Vitt. Emanuele, negozi di lusso, banche, turismo - via Luini, commercio - via Diaz, uffici e studi professionali - via Volta, abitazioni signorili e sedi di Società);

2°) Il centro della vita pubblica gravita, per ragioni insopprimibili di orientamento e di tradizioni secolari,

su via Vitt. Emanuele e via Luini;

3°) Via Luini é l'asse della zona che necessita di un più urgente risanamento, ed il suo traffico é considerevolmente aumentato dopo la chiusura ai veicoli di via Vitt. Emanuele, chiusura che dovrà essere mantenuta;

4°) La piazza del Duomo, la prima parte della via Vitt. Emanuele e la piazza S. Fedele, centri dell'intima vita cittadina, devono essere il più possibile isolate dal traffico dei veicoli che deve essere tenuto adiacente ad esse senza intersecarle;

5°) Le esigenge della lottizzazione richiedono che qualsiasi soluzione stradale non si allontani dai tracciati ortogonali così chiaramente affermati nella struttura romana della Città;

6°) Viale Lecco e viale Varese sono già due ottimi collettori longitudinali dei quartieri più distanti dal lago.

Si é senz'altro prescelta quale arteria longitudinale meglio rispondente allo scopo di sfociare il traffico proveniente dalla parte meridionale della Città e convergente a Porta Vittoria verso il centro cittadino, la via Luini dalla quale il traffico potrà anche utilmente distribuirsi negli sbocchi di via C. Cantù, via Diaz, via Volta e nei viali di circonvallazione, sfuttando le attuali sezioni stradali.

La nuova arteria da porta Vittoria segue la via C. Cantù rettificata, svolta in via Rovelli dove con uno slargo sbocca e continua lungo la via Adamo del Pero allargata, quindi con un nuovo slargo all'altezza di via Indipendenza percorre la via Luini, allargata fino a m. 12 verso la fronte che lascia vedere un onere minore di espropri, e sbocca nella nuova piazza di smistamento nella zona risanata del Macello Vecchio, dietro la Cortesella e di buon collegamento con le piazze Cavour, Volta e Duomo.

La scelta del tracciato ha inoltre lo scopo di utilizzare le purtroppo indispensabili demolizioni per risanamenti igienici, concentrando lo sforzo finanziario in una zona più delle altre bisognosa di urgente risanamento, come pure di evitare l'attraversamento della piazza S. Fedele, la quale per il suo caratteristico ambiente locale merita di non essere trasformata in piazza di grande transito. La formazione della nuova piazza permette anche di completare la passeggiata dei Portici Plinio con un giro di portici che da via Albertolli e lungo le fronti dei nuovi isolati ricostruiti raggiungeranno piazza del Duomo.

La soluzione dell'arteria trasversale est-owest é stata raggiunta coll'allargamento a m. 10 della via Indipendenza, prolungata cogli sbocchi in viale Varese e viale Lecco, che consente un facile e diretto collegamento della Città murata con gli importanti nuclei d'abitazioni ad est di viale Lecco e via Dante, costituendone il collettore principale. Inoltre mentre lascia intatta la metà sud della Città murata, agevola coi facili collegamenti ai viali di circonvallazione, l'allargarsi delle tendenze edilizie dall'ormai insufficente rettangolo a tutto il nucleo urbano.

L'allargamento della strada comporta l'abbattimento delle vecchie casupole che rinserrano S. Fedele, il cui parziale isolamento s'impone anche come particolare problema di restauro, mentre lo sbocco in viale Varese potrà accelerare la demolizione di un ala di fabbrica aggiunta all'attuale Palazzo del Governo, oggi in condizioni d'insufficenza e del quale si prevede il trasferimento.

Si ritiene con ciò che il problema delle due principali arterie di traffico coll'interno della Città murata, sia stato risolto con visione realistica.

o

L'ulteriore sistemazione viaria delle vie Ballerini, Muralto, Boldoni, Borromino, Macello Vecchio, Mazzini, Cinque Giornate, risultano in conseguenza del risanamento igienico edilizio assolutamente indispensabile dei vecchi e luridi quartieri costituenti questo importante centro cittadino soffocato da un dedalo di contorte ed angustissime viuzze.

Il miglioramento delle comunicazioni con le piazze Volta e Mazzini comporterà il risanamento delle zone finitime, le cui condizioni igieniche richiedono, come per la Cortesella, razionali provvedimenti, estesi pure al lato meridionale della piazza Cavour, costituito da indecorosi edifici che devono lasciar posto a nuove costruzioni consone all'importanza turistica della località.

Restano ancora da segnalare per importanza e necessità di esecuzione, la sistemazione dell'angolo sud di piazza del Duomo, allo scopo di meglio inquadrare la facciata della Cattedrale, e le rettifiche della via Vittani, via Garibaldi, via Volta (nel tratto da via Cinque Giornate a via Garibaldi), e via Cairoli; Tutti gli altri ritocchi, che non si descrivono perchè sufficentemente illustrati nelle tavole del progetto, riguardano vincoli di futuri allineamenti per i quali non saranno consentite migliorie o rifacimenti ai fabbricati se non coll'impegno di attenersi alla nuova linea fissata; essi verranno effettuati man mano che l'interesse dei proprietari venga a collimare con quello del Comune.

Della sistemazione, per risanamento, della zona della Cortesella e di quelle adiacenti, costituite da vere catapecchie semi cadenti, intercomunicanti con veri angiporti, soffocate da insufficenti e mefitici cortili, e per ciò imposta da ragioni igienico-edilizie, oltre che di viabilità, si é già accennato.

Aggiungeremo ora solamente che il rifacimento del quartiere Cortesella é ottenuto con la formazione di cortili aperti che risolvono il problema igienico dell'isolato, conservando nello stesso tempo le due fronti di via Plinio e via Ballerini. Tale sistema venne adottato anche per l'isolato Macello Vecchio e per gli altri due prospicenti la piazza del Duomo, avendosi avuto per tutti cura di lasciare dei lotti tali da permettere la migliore utilizzazione fabbricativa.

Altre sistemazioni parziali edilizie del nuovo nucleo urbano riguardano:

L'antica basilica di S. Fedele attualmente soffocata da brutte costruzioni di epoca più recente e per la quale si é ritenuto conveniente la soluzione che, pur mantenendo alla basilica le proporzioni d'ambiente per le quali fu creata, ne lasci apparire tutta la bellezza.

La basilica sarà liberata dalle case addossate ad essa dal lato di via Indipendenza, le quali con un corpo di 12 metri verranno ricostruite sul filo arretrato, in modo di creare fra esse e la basilica una piazzetta allungata con buona vista sull'abside della Chiesa.

La liberazione dell'abside di S. Giacomo che, se economicamente possibile, si otterrà coll'abbattimento delle due vecchie case che la rinserrano.

La demolizione della parte posteriore del S. Giovanni in Atrio, incorporato in costruzioni recenti ed adibito a cantina e sala da ballo, lascierà intatta nella sua struttura essenziale il Battistero, il quale isolato dai tuguri che lo nascondono, verrà finalmente valorizzato.

Quello della non importante Chiesa di S. Nazzaro, per la quale é già nei voti degli interessati il progetto di una riedificazione, ed il conseguente suo trasporto in altra sede non costituisce ostacolo alle opere progettate.

P R I N C I P A L I

E D I F I C I P U B B L I C I

oooooooooo

Nello studio del progetto non si é omessa la sistemazione di importanti edifici pubblici dei quali la Città necessita già ora e maggiormente in futuro. Per alcuni si sono potute precisare nelle tavole le località di costruzione, mentre per gli altri si può solo limitare la indicazione alle zone per essi destinate, poichè l'esecuzione dipenderà dalle possibilità finanziarie e dall'esito delle trattative d'acquisto dei vari terreni che si presterebbero allo scopo.

Il Palazzo del Governo, attualmente costretto nei locali di via Volta e che già ha formato oggetti di studi per il suo trasferimento in sede più appropriata, é previsto in piazza Castello nella zona compresa tra via Rodari e la nuova arteria in prolungamento del viale Lecco. Per tale realizzazione occorre demolire alcune vecchie case che attualmente, assieme alla stazione della Ferrovia Nord Milano, deturpano la grande piazza che é destinata a divenire quella veramente monumentale di Como, se si pensa al suo inquadramento costituito dall'abside del Duomo, dal Teatro Sociale e dalla nuova "Casa del Fascio".

In prossimità del nuovo palazzo si prospetterà pure austera l'abside di S. Giacomo liberata, come già si disse, dalle casupole che attualmente la mascherano, e nello sfondo il non meno imponente palazzo "Plinius".

Al Palazzo dei Sindacati é assegnato il terreno comunale di via Pessina, prossimo alla piazza Castello, ed anche i rimanenti terreni fino alla via S. Garovaglio, compresi fra la stessa via Pessina e la via Michele Bianchi verranno riservati all'edificazione di fabbricati di ca-

rattere pubblico quali l'O.N.D. e la Caserma della Milizia.

Palazzo degli Uffici Statali. Questi uffici potranno venire concetrati in un'unica sede adatta al movomento di tutto il pubblico, che si prevede nella zona del vecchio Ospedale.

Tale destinazione si presta al concentramento dei vari e complessi servizi statali, Genio Civile, Ufficio Tecnico di Finanza, Demanio, Catasto - Imposte - Registro ecc. tanto più che già su area limitrofa é prevista l'ubicazione del nuovo Istituto Provinciale d'Igiene.

Palazzo Uffici Comunali; verranno completati in modo rispondente alle accresciute necessità nell'attuale sede, ampliandola verso il viale Lecco.

Scuole. Dall'esame degli edifici scolastici, insufficenti per numero, appaiono le seguenti necessità:

1°) Sdoppiamento della Scuola di via Perti.

2°) Creazione di un nuovo edificio scolastico nella zona di S. Rocco.

3°) Sistemazione radicale degli edifici di via Briantea e di via XXVII-Maggio, o meglio loro trasporto.

Occorre pertanto pensare alla costruzione di due nuovi edifici scolastici per i quali si propongono le seguenti posizioni: uno in fregio alla via S. Elia, in un ambiente quieto, isolato dal traffico e dotato di piccola zona verde, che oltre sostituire l'attuale Scuola Raschi di via XXVII Maggio, potrebbe accogliere parte degli allievi destinati all'edificio di via Perti; l'altro in prossimità delle vie Anzani e Lungo Cosia, fronteggiante la zona verde prevista nel Piano Regolatore, per accogliervi gli allievi del rione di S. Rocco e adiacenze.

Scuole Medie. L'Istituto Tecnico, il Ginnasio e Liceo, il Setificio, la Scuola Castellini, la Scuola d'Avviamen-

to Professionale Commerciale ed Industriale, sono sistemati in una zona ben definita tra via C. Cantù e via Carducci. Gli edifici sono in buone condizioni e dopo i recenti sopralzi eseguiti per il Liceo e l'Istituto Tecnico vengono a trovarsi in condizioni di sufficenza ad eccezione degli ultimi due. Necessita pertanto la creazione di un nucleo sussidiario al centro attuale per accogliere in conveniente e più decorosa sede la Scuola d'Avviamento Professionale ora frazionata il locali insufficenti per numero e condizioni igieniche; per essa si propone la zona posta fra via Volta e via Parini, via Diaz e le Mura, lasciando libere nell'isolato di via Carducci un numero di aule sufficenti ad una migliore sistemazione della Biblioteca Comunale.

Macello. L'attuale Macello Pubblico é una vecchia costruzione con celle di mattazione piccole, male illuminate e provvisto di un insufficente sistema di fognatura.

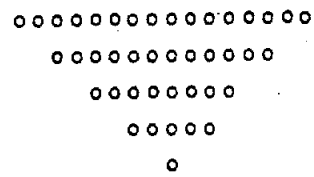
La sua ubicazione é troppo centrale e senza possibilità di un ampliamento. Il progetto prevede lo spostamento nella nuova zona di via Magenta e via Palestro, in area poco adatta alla espansione edilizia e comodamente collegata con le vie di comunicazione ferroviaria (scalo Nord) e stradali.

Parte del valore delle aree che con la demolizione dell'attuale potrà essere realizzato, allieverà le spese occorrenti per lo spostamento.

Caserme. La Caserma De Cristoforis é ben collocata a sud-est della Città in posizione eccentrica, mentre l'edificio del Distretto in piazza Vittoria adattato in una vecchia Caserma, ostacola lo sviluppo edilizio del quartiere. Se ne prevede pertanto l'abbattimento ed il suo spostamento nella zona militare alle Caserme.

Ospedale. Di recentissima costruzione, in posizione ridente e geologicamente salubre, non lontana dal centro cittadino, si ritiene sufficente anche per una popolazione maggiore quale prevista dal progetto.

Presenta il solo difetto di essere situato su un'arteria di grande transito e di avere tolto all'espansione della Città una zona delle più amene.



A T T U A Z I O N E

D E L P I A N O R E G O L A T O R E

oooooooooo

L'esecuzione del Piano Regolatore non si limita più, come avveniva in passato, al tracciamento di una determinata rete stradale, ma investe tutto il problema organizzativo-urbanistico della Città, ne prevede e ne realizza l'assetto completo in rapporto alla viabilità, all'edilizia, all'igiene, ai pubblici servizi, si sovrappone alle iniziative singole in vista di un loro coordinamento e di una loro organica inserzione nel quadro generale.

Le due fasi in cui avrà esecuzione il Piano Regolatore riguarderanno il piano di I° grado e il piano di 2° grado.

Formeranno oggetto del piano di I° grado, sia per il nucleo urbano che per la zona d'ampliamento, le linee fondamentali del piano, la destinazione edilizia delle varie zone, il disciplinamento della fabbricazione lungo le arterie previste da esso piano, la destinazione degli spazi liberi più importanti. Risulterà così definita la zona di influenza del piano generale; questo importerà il divieto di fabbricazione dove siano previsti spazi da lasciar liberi per diversa destinazione e dove sia stabilito non abbia a giungere l'espansione urbana.

Formeranno oggetto del piano di 2° grado le soluzioni dei vari problemi riguardanti le zone comprese nella grande maglia tracciata dal piano di I° grado, i criteri particolari dell'edilizia e della viabilità, la graduazione delle opere parziali, in modo che ognuna d'esse raggiunga

un suo compimento, senza disordine e senza rischio d'iniziative che rimangano in tronco. In tal guisa, per quel che particolarmente riguarda l'ampliamento, si avrà modo di organizzare metodicamente lo sviluppo urbano con possibilità di organici completamenti e di rispondenza alle necessità che man mano si verificheranno; e di procedere ordinatamente e parallelamente (o preventivamente) alla fabbricazione con la necessaria e adeguata dotazione di servizi pubblici.

Perchè tutto ciò possa avere realizzazione secondo i moderni criteri urbanistici, perchè cioé il piano raggiunga veramente gli obbiettivi che deve raggiungere, é necessario, come s'é detto, che il Comune abbia poteri tali non soltanto da imporre la cessione di quelle proprietà che gli occorreranno, ma anche di imporre in materia di edilizia tutte quelle norme che non son contenute negli ordinari Regolamenti e che più che mai necessari al fine di conseguire un ordinato assetto urbano.

Tali poteri deriveranno al Comune da appositi provvedimenti legislativi; in primo luogo dalla Legge per l'approvazione del Piano Regolatore, in secondo luogo dal Regolamento per l'esecuzione.

oooooo

La Legge per l'approvazione del Piano Regolatore, fissato il termine di trent'anni per l'attuazione dello stesso e premesse le procedure d'approvazione sia per il piano di I° grado sia per i piani particolareggiati, concederà le necessarie facoltà al Comune perchè il programma stabilito possa essere attuato secondo direttive superiori, consone all'interesse collettivo. Queste facoltà possono essere così riassunte:

1°) il Comune potrà imporre, nella zona contemplata dal

piano, la cessione degli immobili privati che necessitassero per la formazione di nuovi spazi pubblici (vie, piazze, giardini, ecc.) e per la costruzione di nuovi edifici pubblici. Le indennità corrispondenti saranno determinate in base alla Legge 25 Giugno 1865;

2°) ai proprietari dei beni che per effetto del piano risulteranno avvantaggiati, sia che si tratti di apertura di nuove strade o piazze o risanamento di quartieri o di copertura di corsi d'acqua, o di formazione di spazi verdi o di miglioramento igienico del suolo, o di modifiche degli impianti di trasporto, ecc. ecc., il Comune potrà imporre il pagamento di contributi in denaro a termine della Legge 25 Giugno 1865;

3°) allo scopo di porre fine al disordinato sorgere della fabbricazione, oggi lasciata alla mercè dell'iniziativa privata e soltanto sottomessa all'ordinario Regolamento Edilizio e d'Igiene, il Comune potrà emanare appositi regolamenti intesi a disciplinare la fabbricazione stessa e a specificare per zona i vari caratteri e le varie qualità;

4°) la necessità di convogliare la nuova fabbricazione in sedi adatte, ossia sui terreni migliori per composizione geologica, per orientamento, per condizioni altimetriche, per possibilità di comunicazioni, impone una netta distinzione fra aree fabbricabili e aree libere. A tal uopo il Comune potrà, meglio ancora, dovrà vietare la fabbricazione in tutte quelle zone che non rispondano ai requisiti suddetti, consentendo solamente una limitatissima possibità di costruzione a scopo turistico o a destinazione rurale laddove ciò sia possibile senza pregiudizio dell'igiene.

Questa disposizione mira a dare una degna fisionomia ai quartieri d'ampliamento, e a concentrare in limiti ben

definiti l'attività del Comune per quel che concerne i tracciamenti stradali e l'impianto dei servizi urbani.

Potrà inoltre il Comune fissare preventivamente le aree da destinarsi a zone verdi, a zone sportive, a zone industriali;

5°) per realizzare soluzioni confacenti all'economia e al decoro urbano, il Comune potrà estendere gli espropri a superfici maggiori di quelle materialmente necessarie ai tracciati delle nuove strade; potrà cioè applicare lo istituto dell'esproprio per zona, ovunque ciò si presenti utile ai fini di una nuova distribuzione dei lotti fabbricativi;

6°) quando l'esproprio per zona richieda impegni economicamente notevoli e le soluzioni possano altrimenti prospettarsi, il Comune avrà diritto d'imporre la rettifica coattiva dei confini allo scopo di regolarizzare le aree private e renderle meglio atte a uno sfruttamento edilizio razionale e decoroso.

oooooooooo

Il Regolamento per la esecuzione della Legge intende specificare le norme di carattere edilizio e procedurale che dovranno esser seguite durante l'attuazione del piano. Premesso che al Regolamento Edilizio e d'Igiene, opportunamente modificato, si lascierà che vengano informate le singole questioni di carattere particolare, al nuovo Regolamento competerà invece la visione unitaria della futura Città, come complesso urbanisticamente organizzato.

Per quel che riguarda la procedura, il Regolamento, partendo da quanto stabilito dalla Legge in materia d'indennità e di contributi, fisserà le norme particolari relative; contemplerà cioè il modo onde saranno determinate le cifre d'indennità e di contibuto, e il modo onde si

procederà quando siasi e quando non siasi raggiunto l'accordo; specificherà inoltre quali siano i casi nei quali il contributo venga applicato.

Per quanto riguarda le norme edilizie il Regolamento dovrà corredare la parte grafica del piano con la descrizione dei tipi fabbricativi previsti e della loro distribuzione. Si é gia fatto un cenno delle differenziazioni edilizie parlando della zonizzazione; orá si aggiunge che il Regolamento dovrà contemplare la semplice e principalissima distinzione fra le zone di fabbricazione e le zone industriali e, per le prime, la suddivisione in zone intensive, semintensive ed estensive, avuto riguardo al numero ammissibile di abitanti per ettaro e al numero di piani costruibili nei singoli lotti.

Per le zone a costruzione intensiva, comprendenti, oltre al vecchio centro, alcuni limitati nuclei dei sobborghi, varrà il Regolamento Edilizio a fissare le altezze di fabbricazione. Si osserverà però di non superare i cinque piani, compreso il terreno, sia nell'interno del nucleo urbano che nei sobborghi; salvo per questi ultimi, le eventuali deroghe consigliate da ragioni architettoniche quando si tratti di aggruppamenti edilizi particolari; si vieterà la formazione di cortili chiusi nelle nuove costruzioni della zona d'ampliamento, prescrivendo che almeno un lato dei cortili stessi sia aperto verso gli spazi pubblici.

Per le zone semintensive, comprendenti alcuni quartieri in immediata vicinanza alla Città murata (che verranno saturati dalla popolazione futura) e nuovi quartieri esterni, il Regolamento imporrà che le costruzioni, a non più di tre piani, compreso il terreno, siano a schiera, aperte cioè da ogni lato e convenientemente finite su

tutte le loro fronti. La distanza fra un corpo di fabbrica e l'altro non sarà minore di m. 12 e le aree cortilizie saranno sistemate a verde.

Le zone estensive comprenderanno tanto i nuclei economici e popolari dei quartieri suburbani prossimi alla campagna, quanto le aree migliori per esposizione e panorama. Le casette delle prime e le ville signorili delle seconde dovranno avere al massimo due o tre piani (compreso il terreno) e il rapporto fra superfice coperta e superfice libera non dovrà essere maggiore di 1/3. Particolarmente per le zone panoramiche il Regolamento fisserà opportuni profili altimetrici da rispettare e stabilirà con certa precisione gli allineamenti e gli arretramenti delle costruzioni rispetto al filo stradale, massime per le località più interessanti, visibili dal lago o dalle rive. Queste disposizioni il Regolamento baserà sulla premessa che la futura fabbricazione nelle zone panoramiche abbia a svilupparsi ordinatamente e con opportuni "intervalli" di verde, talché si raggiunga certa varietà dello insieme, che é tutt'altra cosa dalla disordinata eterogeneità che oggi pur troppo si nota negli aggruppamenti casuali di villette diverse le une dalle altre e distribuite a capriccio, senza una norma direttiva.

L'elenco delle zone di rispetto comprenderà i punti particolarmente pittoreschi fronteggianti il lago; le nuove costruzioni non dovranno chiudere le visuali panoramiche più interessanti.

Le zone industriali saranno possibilmente limitate ai due gruppi lungo il Cosia, immaginandosi ogni eventuale ampliamento doversi fare nelle speciali località di Camerlata e Tavernola, a ciò predisposte. Con tutte le agevolazioni che il Comune potrà fare e con gli ostacoli che si

potranno porre alla fabbricazione d'altro genere, si raggiungerà l'intento di convogliare le nuove industrie in sedi opportune; attorno alle quali, per mezzo dei noti e già citati divieti di costruzione, sarà possibile lasciare zone verdi coltivate, tali da separare dall'industria le abitazioni.

x

oooooooooo

Quanto alle sistemazioni nell'interno della Città murata, il Regolamento dovrà, caso per caso, stabilire volumetricamente i nuovi quadri urbani. Il rispetto all'ambiente e alle proporzioni imposte dalla presenza dei più significativi monumenti faranno sì che per certe località, come ad esempio quelle in vicinanza del Duomo o di S. Fedele, per non dir d'altre, le altezze dei nuovi fabbricati non superino i 15 metri (piano terreno e tre piani) anche se il Regolamento Edilizio, in base alle larghezze degli spazi pubblici, consentisse altezze maggiori.

Il Regolamento per l'esecuzione della Legge dovrà integrare e chiarire opportuni grafici d'insieme, allegati al Piano Regolatore particolareggiato e contenenti le varie altezze di fabbricazione.

oooooooooo

Circa la graduazione delle opere da attuarsi per il Piano Regolatore generale, non é quì il luogo per entrare in dettagli. Solamente é opportuno accennare alle opere principalissime e più urgenti alle quali si dovrà dare la precedenza.

In ordine di tempo si può stabilire il seguente elenco:

1°) Sistemazione generale dell'area del vecchio Ospedale, Collegamento Viale Varese - Viale Giulio Cesare.

2°) Completamento copertura del Cosia da via S. Abbondio

al Lungo Lario.

3°) Costruzione di quartieri operai a Camerlata; risanamento dei quartieri di Cortesella; demolizione dei nuclei edilizi più malsani.

Apertura della nuova strada da S. Rocco a via Barelli (viale del Cosia coperto), atta a decongestionare la via Milano.

Apertura della nuova strada a monte del Borgo Vico da S. Teresa alla Nazionale per Chiasso, atta a decongestionare il Borgo Vico. Costruzione del nucleo residenziale di Ponte Chiasso.

4°) Sistemazione generale di Viale Lecco (arretramento della stazione Nord), spostamento del porto di S. Agostino, formazione della nuova piazza a lago, sistemazione del quartiere di S. Agostino.

5°) Copertura del Cosia da viale Giulio Cesare a S. Martino; sistemazione degli ingressi e degli allacciamenti della strada di Lecco.

Contemporaneamente e successivamente alle opere suddette si eseguiranno le altre, riguardanti tracciati stradali principali e secondari, impianto di servizi, ecc. opere nelle quali non ci dilungheremo dopo quanto scritto nella parte descrittiva della presente relazione.

(6)

oooooooooooooooooo
ooooooooooooooo
oooooooooooo
ooooooooooo
oooooooooo
ooooooo
oooooo

N. 2618

REGIO DECRETO LEGGE 15 NOVEMBRE 1937

Approvazione del Piano Regolatore di massima edilizia e di ampliamento della Città di Como.

(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 9 Marzo 1938 N. 56)

= = = = = = = = =

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per Volontà della Nazione

RE D'ITALIA

IMPERATORE DI ETIOPIA

Ritenuta l'assoluta ed urgente necessità di approvare il piano regolatore generale di massima edilizio e di ampliamento della Città di Como;

Visto l'art. 3 N. 2 della Legge 31 Gennaio 1926, N. 100;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici, di concerto con quelli per l'Interno, per le Finanze e per l'Educazione Nazionale;

Abbiamo decretato e decretiamo

ART. 1°

E' approvato e dichiarato di pubblica utilità il piano generale di massima regolatore edilizio e di am-

plamento della Città di Como, adottato con deliberazione del Podestà dell'11 Aprile 1936, in merito al quale sono intervenuti i pareri favorevoli del Consiglio Superiore di Sanità, del Consiglio Superiore delle Belle Arti e Consiglio Superiore dei LL.PP.

Un esemplare di detto piano costituito da 14 tavole in iscala 1:5000, 2000, 1000, 500, munito del visto del Ministro per i LL.PP. sarà depositato allo Archivio di Stato.

E' approvato il Regolamento annesso al presente decreto (allegato A) contenente norme generali e prescrizioni tecniche per l'attuazione del piano regolatore, il quale regolamento vistato dal Ministro per i LL.PP., sarà depositato all'Archivio di Stato.

E' stralciata a tutti gli effetti della presente approvazione la parte relativa alla sistemazione degli scali ferroviari.

ART. 2°

Con l'approvazione del Piano Regolatore di Massima vengono fissate le direttive e determinati i criteri generali secondo i quali saranno sviluppati e compilati i piani particolareggiati di esecuzione.

Il Comune di Como provvederà alla compilazione dei piani particolareggiati di esecuzione delle varie zone ed opere, comprendenti la planimetria partico-

lareggiata della zona e l'elenco delle proprietà soggette ad espropriazioni od a vincolo.

I piani particolareggiati di esecuzione di ciascuna zona dovranno essere resi pubblici ai sensi e per gli effetti dell'art. 87 della legge 25 Giugno 1865 N. 2359.

La pubblicazione ufficiale dei piani particolareggiati sarà effettuata per opera del Comune di Como a mano a mano che si presenti l'opportunità e se ne preveda la prossima realizzazione.

La imposizione del vincolo ed i termini per la presentazione dei ricorsi decorrono dalla data della pubblicazione ufficiale di ogni singolo piano particolareggiato.

L'approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione sarà data con Regio Decreto su proposta del Ministro per i LL.PP., di concerto con il Ministro per l'Interno sentiti il Consiglio Superiore di Sanità e il Consiglio centrale della Stazioni di Soggiorno Cure e Turismo. Inoltre il Ministro dei LL.PP., per quanto riguarda la tutela monumentale, paesistica, provvederà di concerto con il Ministro per l'Educazione Nazionale.

E' approvato il piano particolareggiato della zona Cortenella ed adiacenze per la cui esecuzione è esse-

gnato il termine di anni tre, e che riguarda opere di risanamento igienico.

ART. 3°

Per l'occupazione delle aree necessarie alla esecuzione del Piano Regolatore, il Comune provvederà in confronto dei rispettivi proprietari, a norma delle disposizioni del presente decreto o di quelle della legge 25 giugno 1865 N.2359, sulle espropriazioni per cause di pubblica utilità.

Per quanto si riferisce a sistemazioni che interessino beni demaniali o beni altrimenti soggetti per legge a speciale sorveglianza delle autorità pubbliche, saranno presi dal Comune preventivi accordi tecnici e finanziari con le amministrazioni competenti.

ART. 4°

Il Comune è autorizzato a comprendere nelle espropriazioni anche i beni attigui, l'occupazione dei quali giovi ad integrare le finalità dell'opera e a soddisfare le sue prevedibili esigenze future.

Prima di procedere alle espropriazioni dei beni occorrenti per l'attuazione del piano, il Comune deve farne notifica ai rispettivi proprietari e contemporaneamente invitarli a dichiarare entro un termine fissato se o meno intendono essi stessi addiveni-

re alla edificazione o ricostruzione sulla loro pro
prietà, singolarmente se proprietari della intera
zona o riuniti in Consorzio, secondo le norme edili
tiche edilizie che il Comune stabilirà in relazione
ai vincoli del piano, alle speciali norme generali
e prescrizioni tecniche di cui al suddetto regolamen
to e alle disposizioni del regolamento edilizio e
di igiene vigenti nel Comune stesso.

Gli inviti di cui al presente articolo saranno a
cura del Comune notificati ai proprietari interessa
ti nella forma delle citazioni, secondo l'elenco de
sunto dalle intestazioni catastali, o comunque indi-
viduati con i normali mezzi di indagine.

ART. 5°

Nessuno avrà diritto ad indennità per la risolu-
zione dei contratti di locazione cagionati dalla e-
secuzione del piano regolatore.

L'indennità dovuta ai proprietari degli immobili
espropriandi è determinata sulla media del valore
venale o dell'imponibile netto agli effetti delle
imposte sui terreni e sui fabbricati capitalizzato
ad un saggio del 3,50% al 7% a seconda delle condi-
zioni dell'edificio o della località.

Nella determinazione delle indennità di espropria
zione i periti debbono rifarsi al puro valore dello

immobile, considerato indipendentemente dalla maggiore edificabilità del terreno e debbono escludere qualsiasi coefficiente di valore in più o in meno che direttamente o indirettamente, mediatamente o immediatamente dipenda o consegua dalla adozione, approvazione ed esecuzione totale o parziale del piano.

ART. 6°

Per l'esecuzione degli espropri degli stabili compresi nel piano particolareggiato, il Comune può, a suo insindacabile giudizio, seguire la procedura normale stabilita dalla legge di espropriazione per causa di pubblica utilità 25 Giugno 1865 N. 2359, oppure seguire la procedura speciale abbreviata di cui al successivo articolo.

Qualora il Comune scelga di seguire la procedura normale, i termini stabiliti dalla legge 25 Giugno 1865, possono essere abbreviati con decreto del Prefetto da pubblicarsi nei modi di legge.

ART. 7°

Per la procedura abbreviata si eseguiranno le seguenti norme:

a) il Prefetto della Provincia di Como, in seguito a richiesta del Comune di Como, dispone perchè in contraddittorio col Comune stesso e con i relativi espropriandi, venga formato lo stato di consistenza

dei beni da espropriarsi, e sulle risultanze dello stato di consistenza ed in base ai criteri di valutazione di cui al precedente articolo del presente decreto, sentito, ove occorra, un tecnico da lui scelto nell'albo degli ingegneri della Provincia di Como determina la somma che dovrà depositarsi alla Cassa Depositi e Prestiti, quale indennità di espropriazione unica ed inscindibile per ogni proprietà, a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa.

Tale provvedimento è notificato agli espropriandi nella forma delle citazioni;

b) nel decreto di determinazione dalle indennità il Prefetto deve pure stabilire i termini entro i quali l'espropriazione deve eseguire il deposito presso la Cassa Depositi e Prestiti dell'importo della indennità di cui sopra;

c) effettuato il deposito l'espropriante dovrà richiedere al Prefetto il decreto di trasferimento di proprietà in possesso degli stabili contemplati nello stato di consistenza dei beni di cui al comma a) del presente articolo;

d) tale decreto del Prefettp deve essere, a cura dell'espropriante, trascritto all'Ufficio delle Ipoteche e successivamente agli interessati.

La notifica del decreto tiene luogo di presa di possesso dei beni espropriandi.

e) nei trenta giorni successivi alla notifica suddetta gli interessati possono proporre avanti l'autorità giudiziaria competente le loro opposizioni relativamente alla misura dello indennità come sopra determinate.

f) trascorsi i trenta giorni dalla notifica di cui al comma d) del presente articolo, senza che sia stata prodotta opposizione, l'indennità come sopra determinata viene definitiva;

g) le opposizioni di cui al comma e) del presente articolo sono trattate con la procedura stabilita dall'art. 51 della legge 25 Giugno 1865 N. 2359, ma per l'eventuale nuova valutazione debbono applicarsi i criteri ed i riferimenti stabiliti dal presente decreto.

ART. 6°

Tutte le costruzioni eseguite sia dai privati che dal Comune o suoi concessionari per l'attuazione del piano particolareggiato della zona Cortesella ed adiacenze compiuto nel termine assegnato per la esecuzione del piano stesso giusta l'ultimo comma del precedente art. 2 godranno della esenzione ventiquinquennale dalla imposta e dalle sovrimposte co-

munale e provinciale, sui fabbricati.

ART. 9°

Il Comune di Como è autorizzato ad imporre ai proprietari di beni che siano avvantaggiati dalla esecuzione delle opere previste dal presente piano regolatore, contributi di miglioria nei limiti e con le forme previste dal testo unico per la finanza locale, approvato con regio decreto 14 Settembre 1931 N. 1175 e successive modificazioni.

ART. 10°

I proprietari delle nuove costruzioni, le quali debbono essere dotati di portici, hanno l'obbligo senza indennizzo di sorta, di lasciare soggetti a servitù di pubblico transito e quindi da considerarsi per ogni conseguente effetto come pubbliche vie, i portici stessi oltre i contributi suindicati.

ART. 11°

E' proibito procedere a lottizzazione di terreni a scopo edilizio fuori del piano regolatore edilizio e di ampliamento senza il permesso dell'autorità comunale, che avrà facoltà di concederlo solo nel caso in cui il progetto di lottizzazione non sia in contrasto con i criteri di massima da esso adottati per lo ulteriore sviluppo della città, e solo quando l'interessato assuma con idonee garanzie l'obbligo di

procedere a proprie spese all'impianto dei pubblici servizi (acque fognature illuminazione mezzi di trasporti in Comune) su progetti approvati dal Comune e da eseguirsi sotto la vigilanza del medesimo.

ART. 12°

Le tasse di registro e di trascrizione ipotecaria sugli atti di trapasso di immobili al Comune di Como per l'espropriazione e l'acquisto di immobili occorrenti per l'esecuzione del piano particolareggiato della zona Cortesella ed adiacenze, di cui all'ultimo comma del precedente art. 2, sono stabilite nella misura fissa di £. 10 per ogni atto ed ogni trascrizione.

ART. 13°

Con Regio Decreto promosso dal Ministro per i LL. PP. e previa l'osservanza della procedura stabilita dall'art. 87 della Legge 1865 N.2359 potranno essere approvate le parziali modificazioni del piano che nel corso della sua attuazione il Comune riconoscerà opportuno.

ART. 14°

Il presente piano di massima non ha limiti di durata/ Per l'esecuzione di piani particolareggiati è assegnato il termine di dieci anni dalla pubblicazione del decreto di approvazione.

Nella deliberazione podestarile di adozione del piano particolareggiato dovrà essere indicato il termine entro il quale dovranno compiersi le espropriazioni. Tale termine decorrerà dalla pubblicazione del decreto di approvazione. Anche dopo l'approvazione dei piani particolareggiati sarà consentita ai proprietari colpiti dal piano la esecuzione delle opere di conservazione e manutenzione dei loro immobili. Il Comune potrà anche consentire opere che eccedano la conservazione e la manutenzione a suo esclusivo giudizio.

In tale caso delle opere eseguite sarà tenuto conto nel computo della indennità di esproprio deducendone la quota di deprezzamento.

ART. 15°

In quanto non disposto o modificato col presente Decreto, valgono le norme della legge 25 Giugno 1865 N. 2359.

Il presente Decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione 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 Roma, addì 15 Novembre 1937

VITTORIO EMANUELE

Mussolini-Cobolli-Gigli - Solmi - Di Revel- Bottai-

VISTO: Il Guardasigilli : SOLMI

Registrato alla Corte dei Conti, addì 4 Marzo 1938 =

Atti del Governo, registrato 395 foglio 27-MANCINI-

REGIO DECRETO LEGGE 5 SETTEMBRE 1938 N.1621 - Modificazione alle LEGGI SUI PIANI REGOLATORI DI MILANO E COMO

Visto il R.D.L. 18.11.1937 N.2608 convertito in legge 25 Aprile 1938 N.661 che approva il piano regolatore di massima edilizio e di ampliamento della Città di Como;

Ritenuta l'urgente ed assoluta necessità di modificare il metodo per la determinazione della indennità di espropriazione.

OMISSIS

Articolo unico:

all'art. 5 comma 2° e 3°;della legge 25 Aprile 1938 N.661, per il piano regolatore di Como, è costituita la seguente disposizione:

"a) - L'indennità di espropriazione per opere di piano regolatore sarà determinata sulla media del valore venale e di quello dedotto dall'imponibile

se trattasi di fabbricati, ovvero dall'estimo catastale moltiplicato per il coefficiente fisso di 3,66 se trattasi di terreni, capitalizzato ad un tasso variabile dal 3,50% al 7% sempre che il valore dedotto dall'imponibile, o dall'estimo catastale, non superi quello venale. In caso contrario l'indennità di espropriazione sarà costituita dallo stesso valore venale. Nella costituzione del valore venale, dovrà tenersi conto del puro valore normale di scambio dell'immobile ed escludersi qualsiasi coefficiente di valore, in più o in meno, che direttamente od indirettamente mediatamente o immediatamente, dipenda o consegua dall'adozione, approvazione ed esecuzione totale o parziale del piano.""

Inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia.

= = = = = = = =

DECRETO LEGISLATIVO DEL CAPO PROVVISORIO DELLO STATO 12 MAGGIO-1947 N. 356 (in Gazzetta Ufficiale 26 Maggio N. 118)

RIVALUTAZIONE DEGLI ESTIMI CATASTALI DEI TERRENI E DEL REDDITO AGRARIO.

- - - - - - -

Il Capo provvisorio dello Stato:

Visto il Regio Decreto 7 Dicembre 1942 N.1418 convertito nella legge 11 Marzo 1943 N.204 e successive modificazioni, concernenti la determinazione delle imposte e delle sovrimposte inerenti al reddito dei terreni;

Visto il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 Ottobre 1946 n.364, riguardante la rivalutazione degli estimi catastali dei terreni e del reddito agrario;

Visto il decreto legge luogotenenziale 25.6.1944 N. 151;

Visto il decreto legislativo luogotenenziale 16 Marzo 1946 n. 98;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per le Finanze e il Tesoro;

Ha sanzionato e promulga:

ART. 1 - A decorrere dal 1° Gennaio 1947, il coeffi-

ciente di rivalutazione dei redditi imponibili, dominicale ed agrario dei terreni disposto dall'art. unico del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 31 Ottobre 1946 N.364, è elevato da 6 a 12.

Per gli anni 1947 e 1948 le aliquote delle imposte erariali sui terreni e sul reddito agrario sono ridotte al 5 per cento nei confronti delle Ditte, persone fisiche ed Enti, iscritte a ruolo per un reddito dominicale ed agrario che riferito alla revisione generale degli estimi dei terreni stabilita da Regio Decreto Legge 29 Giugno 1939 N.976, non sia superiore, rispettivamente a £. 2000 e a £. 700.

ART. 2 - E' autorizzata l'iscrizione nello stato di previsione della spesa del Ministero delle Finanze e del Tesoro delle somme occorrenti per le spese inerenti all'applicazione del presente decreto.

Con Decreti del Ministro per le Finanze e del Tesoro saranno introdotte in bilancio le necessarie variazioni.

ART. 3 - Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

++++++++++++

N. 661 - LEGGE 29 APRILE 1948 -

CONVERSIONE IN LEGGE DEL R.DECRETO 15.11.1937 N.2618

CON IL QUALE E' STATO APPROVATO IL PIANO REGOLATORE

DI MASSIMA EDILIZIO E DI AMPLIAMENTO DELLA CITTA' DI

COMO. (Pubblicato nella Gazzetta Uff. 6.6.1938 N.127)

VITTORIO EMANUELE III°

per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D'ITALIA E IMPERATORE DI ETIOPIA

Il Senato e la Camera hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulgato quanto segue:

ARTICOLO UNICO

E' convertito in legge il R.D. Legge 15.11.1937 n.2618

con il quale è stato approvato il piano regolatore di

massima edilizio e di ampliamento della Città di Como.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo di Sta-

to, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leg-

gi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiun

que spetti di osservarla e di farla osservare come

legge dello Stato.

Data a Roma 25 Aprile 1938.

VITTORIO EMANUELE

Mussolini-Cobolli Gigli - Solmi - Di Revel - Bottai

Visto: il Guardasigilli - Solmi.

= = = = = = =