

Maggio 1910

RIPRESENTAZIONE DEL PROGETTO DI PIANO
REGOLATORE GENERALE EDILIZIO E DI AM-
PLIAMENTO.

RAPU

ONOREVOLE CONSIGLIO,

La discussione avvenuta in seno a codesto Consiglio il 27 maggio scorso anno sul progetto di Piano regolatore generale, portò alla nomina di una Commissione consigliare per riferire sul progetto stesso, la quale, come da comunicazione fattavi in seduta il giugno 909, riuscì composta dei Signori Consiglieri Coucourde, De Marchi, Gobbi, Manfredini, Necchi, Rougier, Saldini e Schiavi, coll'assessore Baroni che ne ebbe la presidenza. Uscito dal Consiglio, il Dott. Schiavi ha creduto di rinunciare anche a questo incarico; le dimissioni non vennero accolte, trovandosi il lavoro principale già compiuto coll'assiduo di lui concorso, ed egli fu sempre considerato come componente della Commissione e sempre invitato alle adunanze che erano ormai giunte alle ultime riassuntive del lavoro fatto. Per riguardo ad egli si astenne in fatto dall'intervenire ed è perciò che manca il suo nome alla relazione. Mi è però gradito compito di qui ringraziare a nome del Consiglio comunale lui insieme a tutti gli altri membri e segnatamente il Signor Ing. De Marchi, relatore, per la competente, valida e zelante cooperazione data allo studio di questo grave argomento.

Alla Commissione era stato prefisso un termine, 15 luglio 909, per compiere i suoi lavori. Ma fin dalla prima seduta si rese manifesta la necessità di un più ampio svolgimento, specialmente per quanto si attiene al riordino interno della città.

Soltanto ora la Commissione, dopo numerose riunioni riuscì a compiere il suo lavoro ed a rassegnarvi la sua relazione, prima d'ora trasmessavi in un'alla relazione tecnica formante parte del progetto.

In questi rapporti sono esaurientemente sviluppati la consistenza del piano generale e le ragioni per l'adozione del medesimo in tutti i suoi particolari, il quale ebbe il voto favorevole della nostra Commissione Edilizia in seduta 23 corrente. La planimetria che lo rappresenta trovasi esposta nell'antisala consigliare.

Quanto alla sua attuazione la Giunta richiama l'attenzione dell'onor. Consiglio sullo schema di legge che viene proposto, nel qua-

le la norma di valutazione per l'indennità di espropriazione delle aree per sedi stradali nelle due zone esterne d'ampliamento della città stabilite all'art. 5, e la facoltà di espropriazione per zona stabilita all'art. 6, varranno a rendere meno gravosa l'attuazione del piano. Contenendo infatti i compensi per occupazione nei limiti delle ordinarie contrattazioni, si otterrà il vantaggio di evitare le non infrequenti contestazioni circa l'applicazione della legge di espropriazione, e di procurare al Comune il mezzo di partecipare equamente al beneficio dell'opera pubblica che egli fa con dispendio già assai grave del pubblico denaro: è quindi giusto ed equo procurare di diminuirne il più possibile gli aggravii.

Quanto sopra venne già per la città di Torino concesso e sanzionato mediante la legge 5 aprile 1908 N° 141 di approvazione di quel piano generale, alla quale si uniforma lo schema di legge proposto, standosi solo alquanto per ciò che riguarda la determinazione dei contributi, nei quali il nostro progetto si rimette alla legge generale di espropriazione.

Non si trova conveniente infatti di modificare quanto, su questo argomento, è stabilito dall'art. 2 della legge 11 luglio 1889 N° 6210 di approvazione del piano dell'allora Circondario esterno, il quale appunto si rimette alle disposizioni generali; anzitutto perchè il presente piano generale contempla il completamento del piano regolatore e d'ampliamento vigente, in secondo luogo perchè praticamente anche nei pochi casi in cui si dovette fin qui fare ricorso al processo forzoso d'esproprio, si è potuto constatarne la bontà ed applicabilità con risultati soddisfacenti.

Se non che la procedura seguita, che è la più logica e contro la quale da nessuno fu sollevata eccezione di sorta, manca di tassativa disposizione della legge di espropriazione per causa di pubblica utilità, in quanto questa, che è del 1865, manca tuttora del suo regolamento d'esecuzione, benchè in essa previsto, che avrebbe pur dovuto determinare le formalità ed i particolari appunto esecutivi.

La mancanza assoluta di questo regolamento generale porta la logica conseguenza di supplirvi con un regolamento speciale che stabilisca anche le modalità per la determinazione ed esazione dei contributi, a scanso di eventuali future contestazioni.

E' per ciò che, analogamente a quanto si è stabilito per la città di Torino, all'ultimo articolo del proposto schema di legge si è contemplato un regolamento speciale per l'esecuzione della legge stessa da approvarsi per decreto reale, previo parere della Giunta Provinciale Amministrativa e del Consiglio di Stato.

Di questo regolamento si presenta fin d'ora lo schema osservando

che esso verrebbe a completare ed a coordinare quanto in materia di esecuzione di piano regolatore, è stabilito dalla legge di espropriazione e dai regolamenti locali, e che riguardo ai contributi non si fa che stabilire la procedura già adottata, analoga, anzi parallela a quella delle espropriazioni.

Vuolsi altresì richiamare l'attenzione dell'Onor. Consiglio sull'art. 7 del proposto schema di legge, col quale mentre si ammette l'iniziativa privata nella apertura di nuove strade di lottizzazione entro i vasti isolati del piano, giusta i concetti espressi sia nel Consiglio comunale, sia in seno alla Commissione edilizia ed alla Commissione consigliere, col richiamo all'osservanza dei regolamenti locali e al coordinamento del tracciato di dette strade a quello del piano generale si impedisce che le lottizzazioni di iniziativa privata riescano di danno allo sviluppo del piano stesso.

Del resto si ha fiducia che, specialmente per quanto concerne l'ampliamento della città, l'attuazione avverrà per la maggior parte mediante accordi amichevoli coi privati, come si è praticato in larghissima scala dall'inizio del piano regolatore con risultati assai soddisfacenti. Lo stabilire chiare e imprescindibili norme per l'esecuzione del piano e per la partecipazione in equa misura da parte del Comune ai vantaggi derivanti dalle opere pubbliche, darà nuova spinta al privato a venire ad accordi col Comune evitando le procedure coattive.

Passando al lato finanziario, come risulta dalla relazione tecnica, l'aggravio comunale per l'esecuzione delle opere contemplate dal presente piano generale si presume di circa 32 milioni di lire. Di questi circa una metà occorreranno per la zona interna e rappresentano la differenza fra le spese di esproprio e di sistemazione stradale e quella di conseguente ricavo dei reliquati fabbricabili. E' evidente pertanto che occorrerebbe per queste opere della prima zona disporre di un capitale assai maggiore, se man mano che si procede agli espropri e sovente anche prima d'essi, non si procedesse alla vendita dei reliquati; ma siccome ciò si verifica quasi sempre, massime quando è evidente l'utilità dell'opera pubblica, così non è il caso di provvedere ad un fabbisogno di molto superiore all'aggravio comunale presunto.

Per le zone d'ampliamento, trattandosi quasi sempre di aree nude, si presenterà assai raramente il caso di espropriazione per zona e quindi di impegnare capitali per acquisto di aree scedenti lo stretto bisogno delle sedi stradali; si ritiene pertanto che i contributi oltre la cessione gratuita delle strade compenseranno in gran parte le spese di sistemazione, cosicché l'aggravio comunale per dette zone potrà facilmente contenersi nei limiti del preventivo.

Tenuto conto adunque di un congruo maggior capitale per le opere della prima zona si calcola di provvedere ai mezzi per l'esecuzione del piano generale con uno stanziamento di L. 1.250.000 annue per trent'anni in cui le opere si svilupperanno.

Nel deliberare il piano, codesto Onor. Consiglio dovrà occuparsi anche dei reclami che contro la trasversale da Piazza della Scala al Corso Venezia furono presentati a suo tempo, quando questo progetto era stato pubblicato come piano speciale, e di cui parla la relazione della Commissione (pag. 7) che li esaminò concludendo per la loro inaccogliabilità. Essendo questo piano ormai introdotto come parte del progetto unico, subirà la sorte di questo nè più sarebbe legalmente necessario decidere su quei reclami. Tuttavia crede la Giunta che , a miglior esaurimento della materia , convenga trattarli.

Sono 6 reclami: l'uno della Banca Popolare che si preoccupava che il piano comprendesse porzione del suo stabile nella quale si esercisce il servizio di esattoria, limitandosi a chiedere che l'esecuzione fosse rimandata oltre il 1914. Ormai non si può credere possa avvenire prima: in ogni modo verte sulle modalità esecutive , quindi nulla c'entra coll'essenza dell'opera.

Un altro è della Fabbriceria di S. Fedele la quale si lagna per il conseguente disagio alle abitazioni pel clero della Parrocchia. Anche questo si riferisce alle modalità esecutive .

Il terzo è del Senatore Avv. Luigi Rossi il quale contempla anzitutto pretesi vizi di procedura e poi contesta la pubblica utilità .

I difetti di procedura , se pure ve ne furono, ormai sono sanati colla presentazione del nuovo progetto generale, nel quale questo è incluso. Quanto alle obiezioni di merito , dopo che questo progetto formò speciale materia di studio da parte della Commissione consigliare , la quale a seguito di esauriente discussione finì per riconoscerne appunto l'utilità pubblica, è il caso di respingerle.

Le altre 3 opposizioni , fra loro affatto uguali, pervennero dai signori Nob. Franchetti, Benigno Crespi e Giulia Crespi , i quali si basano sugli stessi motivi del reclamo del Sen. Rossi; da trattarsi quindi come questo.

La Giunta peraltro ritiene siano pienamente accoglibili le raccomandazioni che a proposito di questa strada fa la Commissione consigliare , che per conseguenza saranno da aversi presenti e da osservarsi durante il periodo di svolgimento esecutivo di questa parte del piano regolatore cittadino.

Concludendo la Giunta , convinta che ormai la questione sia più che matura e che anzi ulteriori ritardi comprometterebbero indubbiamente

te l'interesse del Comune nell'attuare un'opera intimamente associata allo sviluppo economico e sociale della nostra Città, e richiamando quant'altro era esposto nel precedente suo rapporto dell'aprile dello scorso anno, che accompagnava il progetto di piano generale, ha l'onore di presentarvi le seguenti

PROPOSTE

" Il Consiglio comunale, vista la relazione della Giunta ed accogliendone i concetti esposti, delibera :

I

- " di adottare il piano generale regolatore edilizio e di ampliamento della città di Milano, giusta il progetto in data del maggio 1910 a firma Ingegneri Pavia e Maserà, comprensivo:
- " a) dei piani regolatori speciali già adottati dal Consiglio per la zona interna dei bastioni, in parte già approvati e di altri piani regolatori parziali per la stessa zona;
 - " b) delle modificazioni al piano regolatore edilizio e di ampliamento stato approvato colla legge 11 luglio 1889 n. 6210 serie III, e coi successivi Regi Decreti di varianti;
 - " c) della lottizzazione delle zone corrispondenti all'abbandonata piazza d'Armi e bersaglio militare di S. Siro ed alle sedi ferroviarie che si abbandoneranno in seguito al riordino ferroviario;
 - " d) dell'ulteriore ampliamento della città;
 - " e) delle norme speciali edilizie e di destinazione di determinate zone;
- " respingendo con ciò, se ed in quanto tuttora fosse per occorrere, le opposizioni, contro il progetto in esso compreso di apertura di strada trasversale fra l'angolo est di piazza della Scala e il Corso Venezia e sistemazione delle adiacenze, presentate dalla Banca Popolare, dalla Fabbriceria della Chiesa di S. Fedele, e dai Signori senatore Avv. Luigi Rossi, nob. Costantino Franchetti, Benigno Crespi e Giulia Crespi Morbio;

II

di chiedere l'approvazione del detto piano generale mediante Legge, a tutti gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, comprendente la facoltà di applicazione dei contributi, nonché di esproprio per zona a sensi dell'art. 22 legge d'espropriazione 25 giugno 1865 n. 2359 e dell'art. 20 legge per le case popolari 27 febbrajo 1908 n. 89 Testo Unico, e comprendente pure le norme di determinazione dell'indennità per i terreni posti nella zona d'ampliamento della città;

e conseguentemente approva in ogni sua parte, come se qui fosse letto-

ralmente riportato, lo schema di legge allegato alla relazione della Giunta, da proporre al Governo per la presentazione al Parlamento, domandando per l'esecuzione i termini rispettivamente indicati nello schema medesimo per ciascuna Zona.

III

" di approvare la spesa in circa L. 32.000.000, secondo il preventivo
" esposto nella relazione tecnica, salvi i provvedimenti ulteriori per
" l'assegnazione dei fondi occorrenti all'esproprio dei terreni per
" la costruzione di case popolari, di cui al comma II della presente de-
" liberazione da ripartirsi in ragione di circa L. 1.250.000 all'anno,
" per tutto il termine che verrà assegnato per l'esecuzione, mediante
" stanziamenti da farsi annualmente nei singoli bilanci del Comune, che
" manda fin d'ora ad inscrivere nei corrispondenti esercizi, a comin-
" ciare da quello del prossimo anno 1911, per la prima quota, quali stan-
" zamenti speciali per la graduale attuazione del piano generale ora
" adottato.

IL SINDACO

Gabba

.....

SCHEMA DI LEGGE, PER L'APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE REGOLATORE EDILIZIO E DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DI MILANO.

ART. 1

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere da eseguirsi dalla Città di Milano in conformità del piano generale edilizio regolatore e di ampliamento e degli allegati A e B alla relazione approvata dal Consiglio comunale della città stessa in data _____; del quale piano un esemplare, munito del visto del Ministro proponente, dovrà rimanere depositato all'Archivio di Stato.

ART. 2

Gli stabili compresi nel piano generale sono distribuiti in tre zone:

La prima zona comprende la parte della Città interna alla linea determinata dai bastioni e dalle seguenti strade: Viale Elvezia, via Cesare Cesariano, via Bertani, Corso Sempione, via Massena, via Giordani, Pallavicino, via Alberto da Giussano, Piazzale Magenta;

La seconda zona si estende all'esterno della prima zona fino al limite del piano regolatore edilizio e d'ampliamento approvato colla legge 11 luglio 1889 e successivamente modificato coi decreti reali 22 febbraio 1891, 14 febbraio 1892, 10 agosto 1893, 10 ottobre 1895, 3 maggio 1896, 20 settembre 1899, 30 giugno 1901 e 18 agosto 1904;

la terza zona si estende all'esterno di detto limite fino a 50 metri oltre la linea segnata nel piano generale pel lato esterno delle strade perimetrali.

ART. 3

Per l'attuazione del piano sono prestabiliti i seguenti termini:

Per la prima zona

Per i piani già esecutivi sono mantenuti i termini fissati dai rispettivi Decreti Reali;

per tutti gli altri piani di questa zona compresi nel piano generale è assegnato il termine di anni 25 dalla promulgazione della presente legge, fatta eccezione per la parte del piano del Verziere, via S. Pietro in Cessate e adiacenze già contemplate da quello precedente, approvato con Regio Decreto 29 aprile 1888, per la quale viene mantenuto il termine già assegnato e scadente al 29 aprile 1913.

Per la seconda zona

è mantenuto il termine fissato dalla legge 11 luglio 1889 numero 6210, serie 3^a, salvo per la parte che si riferisce alla lottizzazione delle sedi ferroviarie che verranno abbandonate, per la quale è assegnato un termine di anni dieci dalle epoche in cui nelle sedi stesse cesserà definitivamente il servizio ferroviario.

Per la terza zona;

è assegnato il termine di anni trenta a decorrere dalla promulgazione della presente legge.

ART. 4

Per l'attuazione del suddetto piano generale è concessa al Comune di Milano la facoltà di chiamare a contributo i proprietari dei beni confinanti o contigui alle opere nel medesimo comprese, a termine degli articoli 77-78-79-80-81 della Legge 25 giugno 1865 N°. 2359.

ART. 5

Per la seconda e terza zona di cui al precedente Art. 2 l'indennità di espropriazione del suolo destinato a vie, piazze, e giardini, secondo il suddetto piano generale, dovrà sempre raggugiarsi al puro valore del terreno considerato indipendentemente dalla sua edificabilità; e così senza riguardo al maggior valore che l'approvazione o l'esecuzione, anche soltanto parziale, del piano abbia potuto conferire al terreno stesso.

ART. 6

Nell'esecuzione del piano generale il Comune di Milano potrà valersi delle facoltà di cui all'Art. 22 della legge 25 giugno 1865 n. 2359.

La larghezza delle strade tanto vicinali, quanto private, non tracciate nel piano generale, che si apriranno nei limiti del piano stesso, non sarà mai inferiore ai mt. 12; il loro tracciato dovrà conformarsi al piano generale e la loro sistemazione e manutenzione dovranno uniformarsi ai regolamenti locali.

ART. 8

Il Governo del Re, mediante l'osservanza delle procedure stabilite dall'art. 87 della Legge 25 giugno 1865, n. 2359, avrà facoltà di acconsentire le modificazioni del piano generale ^{regolatore} edilizio ^{e di ampliamento} che venissero riconosciute opportune dal Comune di Milano nel corso della sua attuazione, e di estendere alle medesime le disposizioni della presente legge.

ART. 9

per l'esecuzione della presente legge sarà deliberato dal Consiglio comunale di Milano uno speciale regolamento da approvarsi per decreto reale, previo parere della Giunta provinciale amministrativa e del Consiglio di Stato.

 SCHEMA DI REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL PIANO
 GENERALE REGOLATORE EDILIZIO E DI AMPLIAMENTO DEL-
 LA CITTA' DI MILANO, APPROVATO COLLA LEGGE.....
E PER L'APPLICAZIONE DEI CONTRIBUTI . -

ART. 1

Le opere del piano generale regolatore edilizio e di ampliamento per la città di Milano, approvato colla legge..... saranno eseguite dal Comune, in quanto ad esso spetta, nei periodi di tempo indicati dall'art. 3 della legge stessa: fermi i disposti degli art. 89 e 90 della legge 25 giugno 1865 n°. 2359.

ART. 2

Le fabbricazioni private in isolati fronteggianti vie, corsi, viali, piazze o giardini, di cui non siasi ancora deliberata l'apertura, dovranno uniformarsi non solo alle disposizioni del piano generale ma altresì a quelle dei vigenti regolamenti del Comune di Milano, riservata la facoltà del Comune circa l'attuazione del piano nei termini di legge.

ART. 3

Per l'occupazione delle aree destinate a pubbliche sedi stradali (vie, corsi, viali, piazze, giardini ecc.) non che delle zo-

ne fabbricabili a cui si riferisce l'art. 6 della legge
il Comune procederà in confronto dei rispettivi proprietari ai sensi
delle disposizioni della legge di espropriazione per causa di pubbli-
ca utilità.

ART. 4

Pei contributi l'Amministrazione comunale procederà simultanea-
mente alle pratiche di occupazione di cui all'articolo precedente col-
le seguenti norme:

a) Nel piano particolareggiato d'esecuzione e nell'elenco delle
offerte di indennità verranno designati anche i beni soggetti a contri-
buto e l'ammontare di esso richiesto dal Comune;

b) La determinazione del contributo verrà fatta contemporaneamente
a quella delle indennità dagli stessi periti e dovrà risultare dalla
stessa relazione peritale;

c) Nel decreto Prefettizio di occupazione dei beni espropriati
verranno designati anche i beni soggetti a contributo e l'ammontare
del medesimo;

d) Le rate annuali , di cui all'art.78 Legge 25 giugno 1865, nu-
mero 2359 per pagamento del contributo, incominceranno a decorrere dal
giorno in cui verrà intrapresa l'opera pubblica.

ART. 5

Riguardo all'onere reale gravante i fondi soggetti a contri-
buto , l'ipoteca legale a favore del Comune , di cui all'art.81 della
legge 25 giugno 1865 n.2359, potrà essere iscritta , nei modi di legge,
sopra semplice domanda del Comune fino alla concorrenza del contribu-
to determinato come all'art.4.

ART. 6

Il proprietario del fondo gravato di contributo potrà sot-
trarsi all'iscrizione ipotecaria , di cui all'articolo precedente , pa-
gando anticipatamente in una sol volta il contributo stesso, diminuito
dal relativo interesse legale da computarsi in via scalare.

.....

Relazione al Consiglio Comunale di Milano

della

Commissione nominata per l'esame del

PROGETTO DI PIANO REGOLATORE GENERALE EDILIZIO

e di ampliamento del Comune

Maggio 1910.

Onorevoli Colleghi,

Quando nel gennaio del 1886 il Consiglio comunale approvava il vigente piano regolatore, attivato poi sotto la data dell'11 luglio 1889, riteneva fondata la previsione che se alla fine dell'anno 1884 si aveva una popolazione complessiva fra i due circondari di 350 mila abitanti, Milano potesse arrivare in un periodo di venticinque anni (e cioè alla fine del 1909) ad averne circa intorno ai 500 mila.

La previsione di allora era basata sull'aumento medio della popolazione verificatosi nel decennio 1872-81, e più sull'incremento medio molto maggiore del triennio 1882-84. È evidente che la previsione è riuscita sensibilmente inferiore alla realtà poiché alla fine del 1909 la popolazione di Milano ha raggiunto il numero di circa 600 mila abitanti.

L'estensione del piano regolatore era allora ragguagliata ad una popolazione media di 380 abitanti per ciascun ettaro di area fabbricata o fabbricabile, ed i due fatti che l'incremento della popolazione è salito di 250 mila abitanti invece che di 150 mila in un venticinquennio, e che la fabbricazione ha occupato soltanto metà delle aree disponibili, mentre ne avrebbe dovuto occupare più di due terzi, spiegano il sensibile aumento della densità media della popolazione, nonostante l'altro fatto che la fabbricazione abbia invaso una notevole superficie di terreni esterni ai confini del piano regolatore.

Questa condizione di fatto meritava qualche speciale considerazione per parte della Commissione onde determinare con sufficiente approssimazione la capienza del piano regolatore che vi viene sottoposto, e stabilirne quindi la durata probabile, e ciò specialmente dopo i risultati dell'ultimo censimento del 1901, che qui è opportuno riassumere brevemente, e dai quali risultano delle densità medie in alcune zone della città veramente eccessive.

Nella zona centrale entro il naviglio si hanno in media 563 abitanti per ettaro di area fabbricata con un massimo di 1090 ed un minimo di 291.

Nella zona fra il naviglio ed i bastioni si hanno 472 abitanti per ettaro anche qui fra estremi molto discosti di 1010 come massimo e di 286 come minimo.

Nella zona suburbana la media è di 622 abitanti per ettaro con un massimo di 978 e con un minimo, molto basso, di circa 100 abitanti nella zona rurale.

Tutte queste percentuali subiscono delle ragguardevoli riduzioni quando si riferisca la popolazione delle singole zone alla superficie totale fabbricata e non fabbricata scendendo la media nella prima zona a 414 abitanti per ettaro, nella seconda a 223, e nella terza a 123, ma i massimi rimangono sempre molto elevati raggiungendo rispettivamente nelle tre zone le cifre di 882, 600 e 165 abitanti per ettaro.

Ad ottenere una diminuzione della popolazione media in relazione alla superficie totale fabbricata e non fabbricata basta il solo piano regolatore colla adozione di strade di notevole larghezza, colla frequenza ed ampiezza delle piazze, dei giardini, degli spazi piantumati ecc., ma ad ottenere una corrispondente riduzione della densità della popolazione in relazione alla sola area fabbricata o fabbricabile valgono, se non esclusivamente, certo con forte prevalenza le disposizioni regolamentari che disciplinano per ogni fabbricato il rapporto fra area coperta e scoperta, che limitano l'altezza dei fabbricati, e per ogni altezza limitano il numero dei piani.

È però troppo evidente che fra i due coefficienti di densità esiste un rapporto di compensazione potendosi tollerare qualche aumento nella densità della popolazione raffrontata all'area fabbricabile solo quando il complesso delle altre condizioni tenda a deprimere la densità media nei riguardi della superficie totale.

La Commissione ha dovuto tuttavia determinare un limite di densità, e, seguendo le considerazioni svolte nella relazione dell'ufficio tecnico e tenendo conto della notevole riduzione della densità in rapporto all'area totale, ha accettato come densità media per la nuova zona di ampliamento del presente piano la cifra di circa 250 abitanti per ettaro di area fabbricata o fabbricabile e, poiché la superficie disponibile di tali aree, conteggiate le residue non fabbricate del Piano 11 luglio 1889, e le fabbricabili del nuovo piano, raggiunge gli ettari 2000 (0 circa, il nuovo piano come vi viene sottoposto può bastare a fronteggiare un aumento di popolazione di circa 500 mila abitanti, e quindi corrispondere ad una popolazione totale di 1 400 000 abitanti.

In quale periodo di tempo potrà presumibilmente verificarsi tale aumento di popolazione?

Esaminando il movimento della popolazione dell'ultimo quindicennio 1894-1909 si ha che il numero degli abitanti è salito da 434 mila della fine del 1894 a 600 mila della fine del 1909 con un distacco complessivo di 166 mila abitanti. A questo distacco corrisponde un incremento medio di 11 000 abitanti all'anno, quasi doppio dell'incremento annuo del quindicennio precedente; ma, considerando la differenza divisa in cinque trienni, appare subito come sia molto vario ed incerto

l'andamento e molto evidente la tendenza all'accelerazione. Essa risulta dal presente prospetto:

	Aumento complessivo della popolazione	Aumento annuo della popolazione
Triennio dal 1894 al 1897	29 mila	9.666
» » 1897 » 1900	18 »	6.000
» » 1900 » 1903	26 »	8.666
» » 1903 » 1906	46 »	15.333
» » 1906 » 1909	47 »	15.666

La Commissione ha tenuto conto di questo carattere di accelerazione e poichè si mantiene fra i due periodi considerati in rapporto all'incirca da 1 a 2, ed in ciascun periodo, fra i primi e gli ultimi trienni, un rapporto all'incirca di 2 e 3, compresa la popolazione incorporata colla annessione di parte del territorio del Comune di Greco ha creduto di applicare la stessa proporzione elevando a circa 18 mila abitanti l'incremento medio annuale.

Questo coefficiente dimostra che il nuovo piano regolatore corrisponde allo sviluppo della città per almeno 25 anni con un margine che permette di fronteggiare quei maggiori incrementi saltuari che possono essere determinati da circostanze eccezionali quali già si ebbero a verificare in passato, e come si potrebbero verificare in avvenire, colla apertura di nuovi valichi alpini, o colla adozione di nuove vie acquee di trasporto.

Determinata la potenzialità del piano regolatore e la probabile sua durata, la Commissione ha preso in accurato esame alcune eccezioni sulla estensione assegnata al piano stesso e sulle conseguenze della applicazione alle aree racchiuse nel piano della tassa sulle aree fabbricabili. La Commissione ha dovuto riconoscere la assoluta convenienza di una previsione molto ampia che provvedesse non solo ai bisogni ed ai desideri presenti, ma prevedesse anche le necessità di un futuro abbastanza remoto per quanto almeno ha riferimento alle linee principali di viabilità. Milano ha scontato, e sconta ancora amaramente, gli errori del passato quando la assoluta impreparazione e la deficiente previsione hanno permesso che la città fosse chiusa nell'anello ferroviario che ancora la stringe, quando si sistemavano delle radiali, come le vie Meravigli e Solferino, con larghezze assolutamente insufficienti, perchè non senta oggi il dovere di essere largamente previdente e di spingere il suo sguardo anche oltre i confini che si è nuovamente prefissi onde preparare attraverso alla cintura ferroviaria tutti gli sbocchi necessari a raggiungere i centri suburbani che già vivono della vita milanese, e che il tempo tende inesorabilmente a concentrare e confondere colla città, costituendo un unico grande organismo politico, economico ed amministrativo.

Già prima d'ora un'altra Commissione incaricata dello studio della nuova sistemazione ferroviaria si è posta il problema ed ha dettato alcune norme direttive

che la Commissione attuale ha confermato, ed era troppo spontaneo e troppo logico che ad esse si conferisse colla autorità della legge quel carattere di esecutività che mancava, nei riguardi coi terzi, agli accordi stipulati fra il Comune e l'Amministrazione delle Ferrovie.

Se si considera l'estensione assegnata al nuovo piano, si vede subito che essa è determinata quasi sempre da ragioni o da circostanze di fatto che non possono assolutamente essere trascurate.

Osservando come attiva ed intensa sia la fabbricazione nei comuni limitrofi verso nord, appare subito manifesta l'urgenza di spingere il piano di ampliamento ad occupare la ristretta zona che intercede fra il confine del piano 11 luglio 1889 ed il confine territoriale del Comune includendovi anche la zona del territorio di Villapizzone (Comune di Musocco) di ragione del Comune ed in parte già occupate colle case popolari di via Mac-Mahon.

Ad est il limite logico e naturale del piano di ampliamento è segnato dal nuovo tracciato delle linee ferroviarie comprendendovi una zona del contiguo Comune di Lambrate dove vennero convenzionalmente determinate le condizioni di lottizzazione in relazione al piano di Milano.

A sud si presenta pure come limite logico e naturale il tracciato del nuovo canale di navigazione, fatta eccezione per una ampia zona a sud del medesimo, e corrispondente alla possessione Stadera, dove per effetto di una privata convenzione, si è proceduto alla esecuzione di un vasto quartiere e dove confluiscono colle radiali di via Meda e della provinciale Milano-Pavia altre importanti arterie della città.

Ad ovest il piano si estende dalla nuova stazione di S. Cristoforo alla nuova Piazza d'armi ed oltre quasi sempre secondo il confine del territorio del Comune fino a raggiungere la strada del Sempione.

I limiti assegnati al piano non sono certo eccessivi, molto più se si tiene presente la costante tendenza a spingere la fabbricazione lungo le radiali ed il relativo abbandono in cui saranno lasciate per molti anni le zone intermedie ed è importante che per un lungo tratto la fabbricazione venga accuratamente disciplinata, per mantenervi larghezze corrispondenti alla loro importanza, e per impedire l'innesto di perimetrali illogiche aventi obiettivi troppo limitati.

Certamente l'Amministrazione Comunale potrà e dovrà temperare colle esigenze del piano regolatore la possibile applicazione della tassa delle aree fabbricabili, sia stabilendo aliquote diverse per zone, sia con aliquote progressive in ordine di tempo, ma il comodo e sicuro sviluppo della città dovrà sempre rappresentare in questo problema l'elemento preponderante.

*
* *

La Commissione ha seguito nel suo esame la divisione in tre zone già accennate e cioè una prima zona racchiusa dalla cerchia della vecchia Circonvallazione; una seconda zona anulare racchiusa fra le due circonvallazioni, la vecchia e la nuova che costituisce il limite del piano regolatore vigente; ed una terza zona

compresa fra questa ed il limite del Piano quasi sempre fin contro il confine comunale ed anche oltre sopra zone dei limitrofi comuni di Baggio, Musocco, Greco, Turro, Lambrate e Vigentino fin contro le nuove sedi ferroviarie.

I.

La Commissione ha preso in esame i nuovi piani regolatori interni ed ha ammesso senz'altro che vengano compresi nel piano regolatore generale le seguenti opere già approvate dal Consiglio Comunale ed in parte in corso di esecuzione :

1. — Sistemazione di un tratto della via Broletto e del Piazzale risultante dall'incontro delle vie Broletto, Orso, Ponte Vetere e Cusani ;
2. — Opere di allargamento e rettifica del tratto di via Palestro compreso fra il Corso Venezia e la via Marina ;
3. — Sistemazione del quartiere fra la Piazza S. Giovanni in Conca, il Corso di Porta Romana ed il Corso S. Celso ;
4. — Sistemazione delle vie della Posta, Bocchetto ed adiacenze ;
5. — Sistemazione delle vie Mercato ed adiacenze ;
6. — Sistemazione di alcuni tratti del Corso Garibaldi ;
7. — Sistemazione della via Terraggio e di un tratto del Corso Magenta ;
8. — Sistemazione della via e del Vicolo Arena e prolungamento della via Gaudenzio Ferrari.
9. — Completamento della via Vetere e rettilo di un tratto del Corso Ticinese ;
10. — Sistemazione del quartiere compreso fra il Corso S. Celso e la via Vigentina ;
11. — Rettilo di via Foro.

Oltre a queste opere la Commissione ha preso in esame le seguenti :

1. — Completamento della sistemazione della Piazza del Duomo. Questo completamento riguarda l'arretramento degli stabili Bocconi, fra le due vie di Santa Radegonda e dell'Agnello, e degli stabili compresi fra questa via e la via S. Paolo, mantenendo obbligo del portico lungo la fronte secondo il piano già approvato.

La Commissione lo accetta come complemento logico della Piazza e come miglioramento delle condizioni di viabilità nel tronco estremo del Corso Vittorio Emanuele.

2. — Apertura di una strada trasversale fra l'angolo Est di Piazza della Scala ed il Corso Venezia e sistemazione delle vie adiacenti.

La ragione fondamentale di questo progetto consiste nello sfollamento del Corso Vittorio Emanuele lungo il quale il movimento sempre crescente è reso difficile e pericoloso anche nei numerosi attraversamenti determinati da vie laterali di sezione ristretta ma di traffico rilevante e tutte sboccanti in direzione normale all'asse del corso stesso.

Nei vari progetti presentati all'esame della Commissione dopo il progetto originario Broggi e Nava, e portanti le firme dei sigg. architetti Giachi e Guidini, ingegneri Beruto, Ballerini e Carbone di Genova, Pozzi e Guelfi, ecc., si manifestano in modo evidente due diverse tendenze, dirette l'una a deviare fino dall'origine, verso il largo di S. Babila, il traffico in una nuova arteria stradale, l'altra ad accrescere la potenzialità della strada esistente aumentandone la sezione. La Commissione, nel mentre ha riconosciuto nei vari progetti idee e soluzioni geniali del difficile problema, ha dovuto anche riconoscere che nessuno dei progetti presentati risolveva in modo soddisfacente e completo il problema dello sfollamento del Corso Vittorio Emanuele, e che quasi tutti per l'onere fortissimo degli espropri, e per il limitato ricavo dei reliquati portavano al Comune un aggravio non proporzionato al vantaggio ritraibile dalla operazione ed alla potenzialità finanziaria del Comune. Alcuni progetti tendono a modificare radicalmente la fisionomia di una parte notevole della città senza alcuna necessità e con grave danno per una ragguardevole somma di interessi e col conseguente onere a carico del Comune.

La Commissione si è quindi fermata all'esame del progetto di trasversale fra l'angolo Est della Piazza della Scala ed il principio del Corso di Porta Venezia e di sistemazione delle zone adiacenti, nelle varie sue risoluzioni studiate dagli originari progettisti e dall'Ufficio tecnico e già in massima approvato dal Consiglio Comunale, e dopo un lungo dibattito ne ha approvato l'inclusione nel piano regolatore, e colla approvazione di alcune precise riserve.

Parve ad alcuni che la mancanza di una combinazione finanziaria che garantisse l'esecuzione del progetto, se non immediata, almeno in un periodo di tempo di cinque o sei anni, non giustificasse il grave onere che si veniva ad imporre ad un notevole gruppo di fabbricati colla servitù del piano regolatore; che anzi ne derivasse un danno impedendo in molti stabili, che si trovano già in cattive condizioni, l'esecuzione di restauri e migliorie; ma l'osservazione che parecchie delle strade investite dalla nuova trasversale reclamano, per ragioni diverse, di igiene, di viabilità, di moralità, un radicale sventramento, che parecchi degli stabili in esse esistenti reclamano alla loro volta radicali provvedimenti, ha persuaso la Commissione che era meglio mantenere nel piano regolatore il tracciato della nuova via che avrebbe permesso di sostituire a restauri incompleti ed a migliorie insufficienti, demolizioni complete ed organiche, ricostruzioni di reliquati, riconoscendosi d'altra parte che le semplici migliorie igieniche avrebbero sempre potuto essere concesse, come in fatto avviene, senza danno del Comune e colle semplici riserve di legge.

Si osservò da altri che non potendo fare assegnamento sopra redditi commerciali molto cospicui pei nuovi edifici, sarebbe stato vano attendere dalla privata speculazione l'esecuzione dell'opera, e che potesse quindi essere preferibile avviare parte del movimento per le due vie, S. Andrea e Pietro Verri limitando lo studio alla ricerca di una comoda comunicazione fra questa ultima via e la Piazza della Scala.

A siffatte obiezioni venne contrapposto che pure ammettendo che sia difficile

che la sola iniziativa privata basti alla impresa, senza un forte contributo comunale, non è prudente abbandonare l'opera, certamente utile che potrà in seguito essere eseguita con speciali provvedimenti finanziari per parte del Comune, e che la proposta soluzione ridotta, se è utile per la deviazione del movimento dal Corso Venezia alla altezza della Casa Rossa, non risolve affatto il problema nei riguardi del rilevante movimento proveniente dal quartiere di Monforte.

Rinunciare oggi alla progettata trasversale equivarrebbe a rinunciare alla soluzione praticamente attuabile del problema dello sfollamento del corso Vitt. Eman., soluzione che non sarà mai possibile coll'allargamento diretto del Corso stesso per l'enorme aggravio che ne verrebbe alle finanze comunali e che, secondo il preventivo di spesa redatto dall'ufficio tecnico, arriverebbe a circa 20 milioni.

Una variante venne studiata che sostituiva all'andamento rettilineo del primitivo progetto altro andamento spezzato, in parte curvilineo, ma di fronte al minor impegno di capitali per espropri era anche sensibilmente minore la superficie ed il valore dei reliquati utilizzabili, e il nuovo tracciato rappresentava una soluzione molto meno felice nei riguardi artistici ed edilizi.

La Commissione vi propone quindi la adozione del primo progetto con che però il consiglio abbia a far sue le seguenti raccomandazioni:

1. — Che non si abbia ad aggravare la crisi delle abitazioni durante il tempo necessario alla esecuzione dell'opera, regolando opportunamente le demolizioni in relazione alla nuova fabbricazione;

2. — Che per l'attuazione il Comune curi di ottenere nella legge di approvazione agevolazioni pari a quelle già concesse ad altre importanti città che valgono a diminuire l'aggravio del civico erario e cioè chiamando a concorrere largamente nella esecuzione dell'opera tutte le proprietà che dall'opera stessa risentono evidente beneficio;

3. — Che se l'esecuzione non potrà essere molto sollecita non si abbiano a ostacolare le migliorie igieniche agli attuali caseggiati;

4. — Che si riducano al minimo le espropriazioni compatibilmente colle esigenze estetiche e colla possibilità di ottenere reliquati che permettano costruzioni decorose.

E' necessario accennare che alla Commissione sono pervenute alcune dichiarazioni di opposizione al progetto proposto, opposizioni che la Commissione stessa dopo accurato esame non ritiene si debbano accogliere: quella della Banca Popolare, perchè il Piano Regolatore venne ridotto in limiti più ristretti corrispondenti al puro necessario; quelle del Senatore Avv. Rossi e Barone Franchetti perchè i difetti lamentati di procedura, se pure ve ne furono, sono stati interamente sanati, o non parvero accoglibili nel merito; quella della fabbriceria di S. Fedele perchè è possibile provvedere diversamente alle necessarie abitazioni pel Clero della Parocchia.

**

Sistemazioni delle comunicazioni fra Porta Vittoria e Piazza del Duomo

I vari progetti presentati alla Commissione dagli Ing. Ballerini, Guelfi e Pozzi, dall'Ing. Rougier e infine dall'Ufficio Tecnico Municipale apparvero tutti alla Commissione troppo dispendiosi e tendenti tutti ad una radicale trasformazione della località, assolutamente non necessaria.

L'importanza dei nuovi scali e mercati che prossimamente verranno aperti richiede una comunicazione rapida e comoda colla zona centrale della città, ma ad ottenere questo basta in modo assolutamente esauriente l'allargamento a 20 metri della Via S. Pietro in Gessate ed una comunicazione comoda colla Piazza del Duomo attraverso alla Piazza Fontana e Via Arcivescovado. La Commissione abbandonato il primitivo progetto che contemplava un restringimento del corso di P. Vittoria, un inutile sventramento del Palazzo già Pio Albergo Triulzio, colla conseguente demolizione degli stabili posti fra la via Signora ed il vicolo S. Bernardino, e di quelli in angolo fra il detto vicolo e il Verziere, ha accettato, e vi propone per l'approvazione, il nuovo progetto dell'Ufficio Tecnico che contempla, oltre all'allargamento della via S. Pietro in Gessate, la sistemazione della piazzetta al bivio colla via Stella, l'allargamento del ponte sul Naviglio fino a m. 30.00, e la sistemazione della prima tratta del Verziere e degli sbocchi delle vie Cerva, vicolo Verziere e Durini, operazioni tutte meglio consigliabili, in confronto di quelle sopra elencate specialmente, in relazione alla natura e alle condizioni in cui si trovano gli stabili colpiti da esproprio.

La comunicazione fra il Verziere e la piazza Fontana si effettua in forma molto soddisfacente a mezzo di due vie aperte l'una in sostituzione della attuale via Tenaglie con la larghezza di m. 15.00 e sboccante nell'angolo Sud-Est della piazza Fontana e l'altra rappresentata dall'allargamento della via Beccaria fino a m. 25,00 colla demolizione degli stabili compresi nella zona estrema interposta fra il Verziere e la via S. Zeno e coprente il fianco del Palazzo di Giustizia, dall'allargamento della via Alciato fino a m. 20,00 coll'asse quasi corrispondente a quello del citato palazzo e dall'allargamento fino a m. 18 di via Arcivescovado.

Questo progetto permette una comoda sistemazione della linea tramviaria sgombrando la via Felice Cavallotti, e provvede in modo esauriente alla necessità di una rapida comunicazione del quartiere esterno di P. Vittoria colla zona centrale della città: implica uno spostamento della Fontana che potrà essere opportunamente collocata al centro della zona risultante a sud dell'attraversamento delle due vie Arcivescovado e Alciato.

**

4. — Allargamento delle vie Speronari e Tre Aberghi e sistemazione della via Bottonuto.

La Commissione ha preso in diligente esame un progetto elaborato dall'archi-

tetto Guidini per lo sventramento della zona compresa fra le vie Rastrelli, Larga, Bottonuto e Tre Alberghi, e la via Cappellari.

Tale progetto contempla la demolizione quasi completa della vasta zona che, se contiene stabili di tipo molto antiquato ed in cattive condizioni igieniche, comprende anche alcuni caseggiati di costruzione abbastanza recente e di non comune importanza, ed altri da poco rifabbricati od in corso di rifabbrica, e la sua applicazione importerebbe un aggravio assai sensibile senza un corrispondente vantaggio nei riguardi della viabilità, avendo detto progetto lo stesso obbiettivo della via Carlo Alberto e del primo tratto del corso di Porta Romana.

La Commissione ha riconosciuto la assoluta necessità di migliorare le condizioni di viabilità della via Tre Alberghi e, colla sistemazione della via Bottonuto, della via Pantano e della via Osti, di provvedere a sfollare il movimento delle vie Carlo Alberto ed Unione convogliando parte del movimento stesso verso un punto del corso di P. Romana abbastanza distante dalla piazza del Duomo. Tutte queste sistemazioni importano un vero e reale risanamento della zona detta del Bottonuto e non richiedono sacrifici eccessivi per l'erario comunale poichè trattasi in buona parte di stabili in cattive condizioni, mentre lo spiccato carattere commerciale della zona e la vicinanza al centro possono permettere un conveniente impiego nella fabbricazione di nuovi edifici.

A completare l'effetto di questa sistemazione ed a deviare parzialmente dalla piazza del Duomo il movimento proveniente dalle vie Tre Alberghi e Carlo Alberto, la Commissione ha approvato e vi propone l'allargamento della via Speronari fino a metri 12, raggiungendo la via Torino e da questa per via Spadari accedendo direttamente agli uffici postali, telegrafici e telefonici ed alla nuova sede della Banca d'Italia.

* * *

5. — Quartiere fra il Foro Bonaparte ed il Carrobbio.

Ragioni evidenti di viabilità hanno consigliato alla Commissione di comprendere nel piano regolatore generale il rettilineo della via S. Giovanni sul Muro già in parte eseguito e che da solo rappresenta un importante accesso alla radiale del Corso Magenta scaricando dalla via Meravigli, di larghezza assolutamente insufficiente, buona parte del movimento.

A questo rettilineo fa seguito l'allargamento delle Vie Brisa, Moriggi e S. Sisto fino a raggiungere il Carrobbio determinando una linea di comunicazione abbastanza diretta fra le zone di Nord e Nord-Est colle zone di Sud e Sud-Ovest all'infuori, anzi a notevole distanza, dalla piazza del Duomo.

Il forte movimento lungo tale linea è stato finora determinato essenzialmente dal fatto che essa era la comunicazione più diretta fra lo Scalo di P. Garibaldi e la zona di Sud e Sud-Ovest della Città, e tale movimento, se potrà temporaneamente essere alquanto ridotto per l'accresciuto numero di scali che verranno

aperti colla nuova sistemazione ferroviaria, ed in modo particolare per l'apertura del nuovo Scalo di S. Cristoforo, non è lecito presumere che debba sensibilmente diminuire in progresso di tempo per il continuo aumento della popolazione e per l'accresciuta importanza dello Scalo Farini e del contiguo Scalo delle Ferrovie Nord-Milano. Se l'allargamento verrà portato a misura tale da permettere il passaggio di una linea tramviaria, appare subito quanta importanza possa averé l'allacciamento dei nuovi scali colle linee tramviaria che si rannodano al Carrobbio e provenienti dalle radiali di P. Ticinese, S. Cristoforo, P. Genova e Via Solari.

6. — Piani regolatori diversi.

La Commissione oltre alle varie sistemazioni sopra accennate si è preoccupata delle deplorabili condizioni di viabilità e più ancora delle condizioni di igiene e moralità in cui si trovano alcuni quartieri ed alcuni punti particolari della città interna ma, tenendo conto del tempo assegnato alla efficacia del presente piano regolatore ed alla impossibilità di gravare colla servitù relativa un numero stragrande di fabbricati, ha limitato le sue proposte alle richieste più urgenti o che per la loro limitata importanza e palese convenienza nei riguardi finanziari, possono avere più sollecita esecuzione.

E la sua attenzione è stata subito richiamata sul quartiere di Piazza Vetra, via Vetraschi ed adiacenze che richiede un urgente risanamento. La Commissione ha approvato un progetto di massima che comprende una nuova strada che dal Carrobbio va a sboccare in piazza Vetra, continuazione della linea diametrale già accennata precedentemente da Via Farini e Porta Garibaldi al Carrobbio, la sistemazione della Piazza Vetra a giardino e l'apertura di una strada dal corso di P. Ticinese alla via Chiusa in sostituzione dei due tronchi della attuale via Vetraschi.

Questa opera si raccomanda in modo particolare per migliorare le condizioni igieniche, morali e di sicurezza pubblica della intera zona di città che racchiude il detto quartiere ed è ad augurarsi che all'azione del Comune corrisponda come merita anche la privata iniziativa.

In correlazione a questo progetto la Commissione ha studiato l'opportunità di migliorare le condizioni di viabilità del corso di P. Ticinese in corrispondenza alle Colonne di S. Lorenzo, liberando la fronte della Basilica coll'atterramento di tutte le casupole interposte fra le colonne romane e la Chiesa, e provvedendo diversamente alla conservazione delle colonne sostituendo gli attuali sostegni.

A migliorare le condizioni di viabilità del quartiere di Porta Ticinese la Commissione ha deliberato di introdurre nel piano generale la sistemazione dell'imbocco delle vie Olocati e Vittoria, in corrispondenza al Ponte di P. Genova, il prolungamento della via Torti fino ad imboccare la via Vetere; il rettilo di parecchie tratte del Corso Ticinese; l'apertura di una via trasversale sul prolungamento della via di S. Luca fino a raggiungere la Via Arena; l'allargamento della Via Sambuco, ed il rettilo del Viale Gian Galeazzo.

**

Un progetto, dovuto in buona parte alla iniziativa privata, contempla una traversale fra la via Manzoni e l'imbocco del Corso di P. Nuova in corrispondenza alla via Fatebenefratelli. Il primitivo progetto che contemplava l'allargamento del vicolo Tignoni e l'apertura di una strada di metri 18 di larghezza attraverso a spazi sistemati a giardini non ebbe fortuna presso la Commissione che incaricò l'ufficio tecnico della redazione di un nuovo progetto comprendente il tracciato rettilineo di una via di metri 18,00 di larghezza, dal crocevia di via Manzoni fra Monte Napoleone e Croce Rossa e l'imbocco del Corso di P. Nuova alla Piazzetta dell'Ospedale Fatebenefratelli.

La Commissione, riconoscendo il valore di questa nuova arteria in relazione al sensibile incremento del quartiere esterno di Porta Nuova, e considerando che l'iniziativa privata potrà concorrere largamente alla esecuzione del progetto per la notevole estensione di aree nude portate in valore, ha deliberato di includerlo nel piano generale formulando il voto che nella esecuzione vengano conservati spazi liberi a giardino lungo la fronte della nuova arteria stradale.

**

Per l'utilizzazione della vasta area comunale di Via Lanzone si trovò conveniente di studiare una sistemazione che permetta di allargare la via ed il vicolo Camminadella.

L'opera è compresa nel piano, salvo studiarne i dettagli col principale obiettivo di conservare e di riaprire al culto la vecchia chiesa di S. Bernardino alle Monache, pregevole esempio di stile lombardo.

La Commissione ha infine deliberato di introdurre nel piano generale la variante al piano regolatore 29 aprile 1888 per la zona compresa fra le vie S. Barnaba e Manfredo Fanti e risultante da Convenzione intervenuta fra la Società Umanitaria, l'Ospedale Maggiore e la Ditta Bardelli.

Ha pure approvato l'inclusione nel detto piano dell'allargamento sull'asse della via S. Vittore del breve tratto di detta via interposto fra la Piazza S. Ambrogio e la via Carducci, ed i rettifili dell'area fra il Corso Magenta, via San Vittore ed il Bastione Magenta onde correggere la ristrettezza dello sbocco del Corso sul Piazzale Magenta e mantenere sul piazzale stesso i fabbricati secondo un unico allineamento.

II.

Passando ad esaminare la seconda zona già contemplata dal Piano regolatore 11 luglio 1889, la Commissione rileva le numerose varianti rese necessarie dall'esecuzione dei nuovi impianti ferroviari e, prima fra queste, rileva la necessità di destinare a giardino una parte della zona di rispetto intorno al Cimitero Mo-

numentale ancora disponibile onde isolare il Cimitero stesso in previsione del grande movimento che si verificherà a Nord del medesimo dall'esercizio dei due scali-merci delle Ferrovie di Stato e della Società Ferrovie del Nord Milano. Ad evitare poi che il traffico proveniente dai detti scali si riversi interamente nel quartiere di Porta Tenaglia per la via Bramante e per le altre che ad essa fanno capo e che si ritengono assolutamente insufficienti, la Commissione ha deliberato di portare a metri 40.00 la larghezza della strada progettata sull'area dell'attuale linea ferroviaria di circonvallazione nel tronco fra lo scalo-merci di Porta Garibaldi ed il Corso Sempione per avviare lungo quella la maggior parte del traffico. Ad aiutare lo sfollamento dell'ingente movimento ferroviario la Commissione ha approvato anche l'apertura di una strada che staccandosi dal piazzale del Cimitero Monumentale, ed in corrispondenza al lato Ovest del piazzale stesso, raggiunga la via Procaccini e per questa il Corso Sempione in un punto più vicino all'Arco della Pace. La Commissione ha inoltre studiato il prolungamento del Corso San Celso attraverso alle aree occupate dalle officine del gas in modo da dare un migliore assetto ed un maggior valore alle aree comunali del Gentilino.

Altre minori disposizioni introdotte nel piano rappresentano la ratifica di convenzioni già stipulate ed in parte in corso di esecuzione.

**

La Commissione ha preso in considerazione particolare la lottizzazione delle aree della Stazione Centrale e dello scalo di Porta Garibaldi e dei vari tronchi di linea destinate ad essere soppresse approvando il tracciato della lunga perimetrale dallo scalo Farini all'Acquabella, ed il complesso del Piano così come è stato originariamente proposto: ha poi in seguito esaminata la lottizzazione dell'attuale Piazza d'Armi e stazione di smistamento e, facendo proprie le osservazioni della Commissione Edilizia, ha approvato il concetto che si costituisca una serie pressoché continua di zone a villini dalla via Vincenzo Monti fino all'Ippodromo.

Ha pure preso in considerazione il progetto presentato da un Comitato Pro Sempione, Cagnola e Canonica che contempla la formazione di un Piazzale ad Ovest del viale Magenta di fronte al Carcere Cellulare più ampio e regolare di quello contemplato dal Piano 11 luglio 1889 e la formazione di un quartiere a villini in adiacenza a detto piazzale.

Poiché il piano regolatore è già eseguito in molta parte della zona considerata per convenzioni stipulate da lungo tempo, la Commissione non crede di doverlo modificare ed accetta solo parzialmente le idee esposte dal Comitato, adottando una forma più regolare per il piazzale e destinando a villini alcune zone nella sede della ferrovia di circonvallazione da abbandonarsi.

III. Piano di ulteriore ampliamento:

La Commissione procedendo all'esame dettagliato del proposto piano di ampliamento ha creduto opportuno di affrontare subito le tre questioni aventi carattere fondamentale per lo studio di detto piano e precisamente:

a) Se convenga o meno conservare anche nella zona più esterna della città la speciale configurazione a stella della zona più centrale prolungando le radiali esistenti e creandone delle nuove.

b) Quali larghezze convenga assegnare ai vari ordini di strade contemplate nel piano;

c) Quale ampiezza media convenga assegnare agli isolati racchiusi nelle varie maglie della rete stradale.

Sulla prima questione la Commissione si è trovata unanime nel riconoscere che la originaria disposizione di strade staccantesi dal centro e tendenti a speciali punti della periferia, e ad altri punti esterni alla medesima già diventati centri non trascurabili di vita cittadina, è stata origine e mezzo validissimo della facile e rapida espansione della città e merita quindi di essere conservata. Propone quindi il prolungamento di tutte indistintamente le radiali esistenti, e poiché col continuo allontanarsi dal centro l'ampiezza dei segmenti interposti va assumendo larghezze sempre maggiori, riconosce giusta e razionale la introduzione di radiali secondari che staccandosi dalle principali si dirigono a punti intermedi della periferia. La Commissione rileva come nel piano proposto si sia largamente provveduto, nelle varie zone della città alla inserzione di queste arterie aventi, rispetto al reticolato generale, un andamento diagonale e come per esse siano state adottate larghezze tali che possano permettere, in progresso di tempo, l'estensione del servizio tramviario fino al confine del piano ed anche oltre, a mezzo dei varchi praticati attraverso alla nuova cintura ferroviaria lungo i lati di Nord ed Est, ed al nuovo canale navigabile verso Sud.

Questi numerosi punti di biforcazione delle arterie radiali ridotti a punti di incrocio di altre numerose vie secondarie, da chiamarsi crocevia più che piazze per la loro forma non sempre regolare, riproducono nel nostro piano uno degli elementi più originali del piano regolatore di Parigi e servono mirabilmente al rapido concentramento del traffico diretto verso la zona centrale ed al rapido smistamento del movimento in senso inverso in tutto il quartiere al quale corrispondono.

Per quanto riguarda la seconda questione della larghezza delle strade, la Commissione ha rilevato come in genere le strade perimetrali abbiano larghezza sufficiente a soddisfare alla necessità di comunicazioni, sia presenti che future, propone però che le due grandi strade ad Est ed Ovest del piano debbano essere portate, per la manifesta loro importanza, dalla prevista larghezza di m. 30.00 alla larghezza di metri 50.00.

Per l'arteria di Est la Commissione ha dovuto prendere in particolare esame le difficoltà sollevate dalla Ditta Ricordi per la costruzione recente del suo stabilimento sopra area attualmente destinata a strada; ma ritiene debba essere mantenuta impregiudicata la condizione di diritto del Comune, non accettando la proposta di introdurre una variante nel tracciato collo spostamento parallelo verso Ovest dell'asse primitivo e colla riduzione della larghezza a metri 40.00 in corrispondenza allo stabile Ricordi.

La Commissione propone che l'allargamento si effettui simmetricamente mantenendo invariata la posizione dell'asse stradale e salvo in futuro provvedere al ritiro di 10 metri della fronte dello stabilimento Ricordi ad Est e della casa esistente al Bivio Acquabella ad Ovest.

La Commissione ha invece riconosciuto la convenienza di aumentare la sezione di varie radiali onde dare sfogo al movimento molto intenso che lungo le stesse si va manifestando e per permettere di introdurre nella zona centrale delle medesime spazi alberati o ampi square's sui quali erigere chioschi ed edifici ad un solo piano per servizi speciali di latrine, ambulanze, posti di soccorso uffici fondamentali casermette pompieri, impianti acqua potabile, asili infantili, ecc.

A questo scopo la Commissione propone l'allargamento delle seguenti radiali:

a) Allargamento della radiale in prolungamento del Corso Indipendenza dopo il nuovo edificio del Brefotrofo portandone la larghezza da metri 30,00 a metri 40,00;

b) Allargamento della strada in corrispondenza al tronco di ferrovia abbandonata verso la via Lodovico Muratori e dopo la radiale di metri 50,00 proveniente dalla strada Provinciale Paullese, e ciò allo scopo di dare ampio e largo accesso coi binari di raccordo agli stabilimenti esistenti e futuri;

c) Allargamento della strada Prov. Vigentina almeno fino a metri 20,00 pel territorio del Comune di Vigentino;

d) Allargamento fino a metri 50,00 del prolungamento della via Sardegna e Restocco, mantenendo ed allungando le zone già allargate fino a m. 80,00 già segnate nel Piano.

La Commissione propone inoltre che, tanto lungo le principali radiali come lungo le perimetrali si introducano, specialmente in corrispondenza agli edifici retro accennati, delle rientranze da sistemare a giardini preferibilmente a piano rialzato per fornire ai vecchi ed ai bambini del quartiere un comodo e sicuro ricetto all'infuori del movimento stradale.

Per la seconda questione relativa alla larghezza delle strade si sono manifestate in seno alla Commissione due diverse tendenze diretta l'una a stabilire nel piano regolatore soltanto le strade principali, lasciando alla iniziativa privata, diretta e disciplinata dalla azione del Comune, di suddividere ulteriormente gli ampi lotti di aree racchiusi fra di esse, e fissando la larghezza minima per tutte le strade in metri 20,00; e diretta invece l'altra a fissare anche il tracciato delle strade minori stabilendo la larghezza minima in metri 15,00.

La Commissione ha discusso a lungo i vari pregi ed i vari difetti dei due sistemi ed ha ritenuto preferibile il secondo per una ragione avente quasi carattere pregiudiziale e cioè che per varie e vaste zone di questo piano di ampliamento sono già intervenute convenzioni regolarmente approvate, ed alcune di importanza molto rilevante, che disciplinano i rapporti fra il Comune ed i terzi detentori di aree fabbricabili, convenzioni che contemplano strade della larghezza di metri 15, lungo le quali è regolarmente iniziata la fabbricazione, ed i risultati

derivanti dalla parziale attivazione di dette convenzioni non sono tali da indurre l'Amministrazione Comunale a proporre l'abbandono o la modificazione.

La Commissione ha rilevato inoltre che, se le maggiori arterie di comunicazione richiedono grandi ampiezze per corrispondere in modo soddisfacente nei momenti di maggiore affollamento del traffico, e per permettere, senza eccessivo disagio per la circolazione, sottrazioni temporanee di zone anche molto ampie, per le riparazioni necessarie alla sede stradale, od agli impianti sottostanti di servizi pubblici, tali necessità non sono altrettanto evidenti per le strade secondarie le cui larghezze possono ridursi da 30 a 25 a 20, e fino al minimo di 15 metri, specialmente per molti tronchi di limitata lunghezza.

L'adozione delle minori larghezze, colla conseguente minore altezza assegnabile ai fabbricati, è il mezzo più efficace per deprimere la densità della popolazione nei riguardi dell'area fabbricata. Non ultima considerazione per mantenere la larghezza delle strade in relazione dei reali bisogni della circolazione è quella relativa agli oneri di impianto e di manutenzione delle sedi stradali, oneri che se in parte si raggugliano alla intensità del traffico, in buona parte si raggugliano invece esclusivamente alla estensione della superficie stradale.

A questa questione della larghezza delle strade si rannoda l'altra della ampiezza degli isolati, e la tesi di limitare nel piano regolatore il tracciato delle strade alle sole grandi maglie stradali, lasciando alla iniziativa privata la formazione della rete minore ha certo a suo favore molti e validi argomenti e primo fra tutti quello di potere disporre di ampi isolati per speciali destinazioni di uso industriale, ospizi, ecc.

Ma altri argomenti non meno validi consigliano la Commissione a proporvi l'approvazione del piano così come vi viene proposto. Oltre quella già esposta delle convenzioni esistenti per lottizzazioni già in corso di esecuzione, non è senza valore la considerazione che già altre volte il concetto dei grandi isolati non ha avuto l'approvazione della autorità governativa, e l'altra che non è facile disciplinare con norme ben precise e sicure, senza il sussidio della legge, la lottizzazione secondaria privata impedendo la formazione di vie private irregolari la cui manutenzione sfugge all'azione del Comune.

Il concetto che il lasciare alla iniziativa privata la formazione delle strade secondarie possa rappresentare a Milano una notevole riduzione della spesa di formazione del piano regolatore non ha grande valore, perché è oramai da tempo ammesso da tutti, e si può veramente dire entrato nella più comune consuetudine dei contraenti, che primo elemento per una convenzione di apertura di nuove strade debba essere la cessione gratuita dell'area stradale ed il pagamento di un congruo contributo di sistemazione.

Ragioni di equità evidente consigliano poi, nell'ipotesi della applicazione della tassa sulle aree fabbricabili a tutte le aree del piano regolatore che la superficie utile colpita dalla tassa sia determinata colla maggiore possibile approssimazione, inserendo nel piano tutte quelle strade che sono ritenute necessarie, limitando l'inserimento di nuove, o l'abbandono di alcuna delle progettate, ai soli casi imprevisi e più impellenti.

La Commissione tuttavia, pur conservando la rete generale del Piano, ha provveduto con opportune modificazioni, introdotte ad Est ed Ovest delle due perimetrali di metri 50 00, ad ottenere una maggiore ampiezza degli isolati alcuni dei quali risultano di una superficie vastissima specialmente ad ovest.

Ritenendo però che in zone così eccentriche e per aree di ampiezza così rilevante le condizioni di fabbricabilità non si raggiungeranno che molto tardi, la Commissione riconosce necessario ed equo che l'eventuale applicazione della tassa sulle aree fabbricabili venga regolata da speciali discipline.

La riunione in un grande lotto di vari isolati o la delimitazione di isolati molto vasti potrebbe prestarsi opportunamente alla adozione di minori piani regolatori di zona con vie anche non simmetriche, con tipi speciali di edifici, a case isolate, o come piccole città giardino: occorrerà però che intervenga un accordo fra i vari detentori di aree per la formazione di un consorzio in concorso del Comune per disciplinare la fabbricazione e determinare i vincoli reciproci rispetto all'uso complessivo delle aree.

Passando all'esame dettagliato del Piano la Commissione ha ritenuto conveniente di stabilire lungo le nuove linee ferroviarie alcuni tronchi di strada non accennati nel piano originario allo scopo precipuo di evitare la vista interna delle costruzioni dalla ferrovia. Ove per la forma dei lotti o per altre ragioni l'apertura di questi tronchi stradali non sia possibile, la Commissione propone che si estendano alle fronti interne, se non tutte, buona parte delle disposizioni regolamentari edilizie relative ai prospetti verso la pubblica via, riconoscendo anche alle linee ferroviarie questo speciale carattere.

La Commissione approva la designazione dei lotti destinati alla costruzione di case popolari eseguita sulla base dell'art. 20 della legge 27 febbraio 1908 N. 89 sia per la loro distribuzione come per la loro ampiezza, e ritiene necessario completarla introducendo due nuovi lotti uno in prossimità alla Bovisa e l'altro a sud di via Brembo.

L'identificazione dei vari lotti nel piano regolatore generale, se garantisce la disponibilità delle aree a così importante servizio, non può in alcun modo vincolare la libertà di azione dell'Ente autonomo o degli altri Istituti o Società riconosciuti dalla citata legge, che possono ove lo credono opportuno, provvedere all'acquisto di nuovi lotti in aggiunta od in surroga di quelli come sopra designati. L'autorità comunale potrà allora liberare le aree come sopra designate dal vincolo derivante dal citato articolo 20 con opportuna variante del Piano regolatore da approvarsi per decreto reale.

La Commissione crede di avere corrisposto in modo esauriente ai desideri manifestati dal Consiglio comunale per una larga assegnazione di spazi verdi nelle varie zone del Piano avendo notevolmente accresciuta la superficie assegnata nel piano primitivo, sia con maggiori assegnazioni nelle piazze e lungo le strade, sia con nuovi campi di giuoco, e fa voto che si possa costituire nella località più remota del territorio Comunale fra Porta Vittoria e Porta Romana, al di là della nuova linea di cintura ferroviaria, un ampio Parco fin contro al fiume Lambro, approfittando

tando dell'impianto che si sta organizzando di un aerodromo. Trattandosi però di una zona molto eccentrica la Commissione non crede necessario né opportuno di estendere i confini del piano di ampliamento fino a comprendere detta zona.

La Commissione riconosce inoltre che per quanto si riferisce ai piani speciali, per le zone a costruzioni isolate o villini contornate o fronteggiate da giardini, bastano oltre alle prescrizioni edilizie in vigore quelle contenute negli allegati *B* e *C* della relazione già presentata al Consiglio e ne propone l'applicazione in varie località disseminate in tutta la superficie del piano e cioè nella Piazza d'Armi abbandonata e nelle zone contigue all'Ippodromo, ed al Rondò della Cagnola.

Onorevoli Colleghi,

Prima di chiudere questa relazione la Commissione adempie con animo grato all'obbligo di tributare ai funzionari dell'Ufficio Tecnico che prima hanno provveduto alla compilazione del nuovo Piano, e poscia hanno portato il contributo della loro competenza e del loro zelo esemplare nell'esame dei molteplici progetti presentati e nello studio delle varianti, una parola di ringraziamento e di sincero encomio.

Nel presentarvi i risultati dei suoi lavori, la Commissione confida di avervi consenzienti in questa opera di preparazione della Milano futura, che se ad alcuni può sembrare troppo vasta nei limiti di tempo che il Comune stesso si è prefisso, pure risponde esattamente ai dettami della passata esperienza ed al desiderio di una più civile norma di convivenza sociale e di generale comodità. La Commissione esprime l'augurio che alla larga e generosa previsione del futuro sviluppo della città, corrisponda nei cittadini il desiderio costante ed amoroso di renderla prospera e grande col lavoro e colla concordia degli animi.

LA COMMISSIONE

Ing. MARIO BARONI, Assessore, *Presidente*

COUCOURDE Ing. FRANCESCO - GOBBI Prof. ULISSE - MANFREDINI Ing. ACHILLE

NECCHI Dott. LUDOVICO - ROUGIER Avv. CARLO - SALDINI Ing. CESARE

DE-MARCHI Ing. ODOARDO, *Relatore*.