

TH a

PIANO GENERALE REGOLATORE EDILIZIO E DI AMPLIAMENTO DELLA CITTÀ DI MILANO

—  — RAPu

R E L A Z I O N E

Considerazioni generali e necessità di un piano unico generale edilizio e di ampliamento della Città.

Per dare norma allo sviluppo edilizio e provvedere alla salubrità e alle necessarie comunicazioni della città di Milano, attualmente esistono per la zona interna ai bastioni, diversi piani regolatori speciali di cui alcuni approvati per decreto reale e in via di esecuzione, altri in corso di approvazione; per la zona esterna ai bastioni, vige il piano regolatore edilizio approvato colla legge 11 luglio 1889 e in molte parti modificato con successivi decreti reali.

Ai piani regolatori speciali suaccennati debbonsi aggiungere altri che da tempo, in via di massima, vennero approvati dal Consiglio comunale, ma dei quali ora, per le cresciute esigenze, si manifesta indispensabile la esecutorietà a prevenire pregiudizio irrimediabile al regolare sviluppo della città.

Se non che le norme stabilite dalle leggi per la esecuzione di detti piani parziali, impedirono fin qui all'Amministrazione comunale di darvi attuazione sollecita in conseguenza del grave onere che ne consegue.

In appoggio pertanto ai voti più volte espressi dal Consiglio comunale, l'Amministrazione trova ora necessario che l'approvazione di tutti i suddetti piani parziali avvenga mediante una disposizione legislativa la quale, mentre abbia a rispondere ai concetti di giustizia distributiva, metta in grado il Comune di compiere, senza onere insopportabile, che come tale sarebbe proibitivo, quanto è richiesto nell'interesse edilizio della città.

Riguardo alla zona esterna ai bastioni, è noto che il continuo aumento della popolazione, l'incremento delle industrie e dei mezzi di comunicazione ed in genere le accresciute esigenze della città, produssero uno sviluppo edilizio che già da molto tempo si manifestò alla parte periferica del Comune, oltre il limite del

piano regolatore vigente, dove il prezzo mite delle aree e, fino ad ora, il regime daziario più favorevole stabili preferenze, specie per le industrie, in confronto delle aree più interne.

Dopo l'approvazione del piano regolatore e di ampliamento 11 luglio 1889 sorsero infatti, oltre il limite di esso, circa 500 case di abitazioni e piccole industrie, chiese e conventi, e circa 100 nuovi stabilimenti industriali di cui alcuni occupano rilevanti superfici.

Alcune di queste costruzioni, in mancanza di norme prestabilite da un piano esecutivo sorsero in modo disordinato, senza concetti direttivi e secondo le esigenze dei privati: per le altre fu necessario stabilire accordi onde uniformarle allo studio di un piano di ulteriore ampliamento.

Già da tempo l'Amministrazione comunale si è di ciò preoccupata per quanto riguarda la zona a sud della città, dove in vicinanza alla stazione di P. Romana e per l'opportunità dei raccordi ferroviari, si sviluppò la maggior parte delle suindicate costruzioni. Ma le pratiche per ottenere l'approvazione del piano di ampliamento per questa zona, adottato dal Consiglio comunale fino dal 1901, si dovettero sospendere per diverse difficoltà insorte e si trovò miglior partito per questa zona come per tutto il resto della periferia della città, attendere che la soluzione del riordino ferroviario fissasse una base sicura per la formazione di un piano generale disciplinante le nuove costruzioni.

Nella seduta infatti del 16 luglio 1906 si presentò e venne approvato dal Consiglio comunale un piano di ulteriore ampliamento della città, pel quale però non si trovò conveniente di proseguire le pratiche di legge per renderlo esecutivo, perchè il progetto di riordino ferroviario a cui quel piano si era informato, subì nello sviluppo dei dettagli esecutivi sostanziali modificazioni che richiesero lo studio di corrispondenti modificazioni anche al piano di ampliamento.

Il progetto di riordino ferroviario è ora definitivamente completato e in corso di esecuzione. Esso, contemplando la rimozione in gran parte degli ostacoli che sbarrano in molti punti la città, crea condizioni per la più facile espansione della stessa, offre largo campo alla speculazione dei terreni di fabbrica, che in questo frattempo assunse mirabile sviluppo, e rende quindi indispensabile ed urgente, la estensione del piano d'ampliamento alle zone del territorio del Comune in cui si svolge la fabbricazione e dove per iniziativa dei privati si lottizza a scopo di fabbrica. Tale piano deve altresì contemplare le vaste zone che ora servono per la stazione centrale viaggiatori e merci a grande velocità, per la stazione merci a piccola velocità, a P. Garibaldi, per la stazione di smistamento e per le corrispondenti linee di raccordo, le quali entreranno a far parte dell'abitato.

Parimenti il progettato trasporto in località più opportuna per valersi dei nuovi raccordi ferroviari, del Macello Pubblico, Mercato e Scalo del Bestiame, che trae ragione dalla necessità di ampliare e sviluppare questi servizi pubblici di conformità all'incremento sempre crescente della popolazione, richiede la lottizzazione delle aree circostanti sulle quali si svilupperanno in breve gli edifici privati che trarranno vita dal nuovo grandioso pubblico servizio.

Anche l'alienazione della piazza d'Armi e del Bersaglio militare di S. Siro, a cui certamente addiverrà l'Autorità militare, esige che si provveda ad un piano di lottizzazione coordinato al piano regolatore vigente entro il quale stendesi questa zona di area nuda.

Oltre a ciò i recenti acquisti fatti dal Comune di Milano di vaste aree allo scopo di provvedere alla costruzione di case operaie ed a servizi pubblici, richiedono d'estendere anche su di esse il piano regolatore. Infine il progetto di costruzione di un nuovo canale navigabile e di una grandiosa nuova Darsena esige che al medesimo siano coordinati i provvedimenti per le necessarie comunicazioni.

Per soddisfare a tutte queste esigenze, l'Amministrazione comunale trovò necessaria la redazione di un progetto di **ulteriore ampliamento della città, completamento e modificazione del succitato piano regolatore edilizio e di ampliamento del circondario esterno** approvato colla legge 11 luglio 1889. E siccome è necessario anche per la zona interna ai bastioni il provvedimento legislativo che assicuri l'applicazione dei contributi, così torna opportuno che si adotti un **piano generale per tutta la città**. Gli studi a tal'uopo presentati al Consiglio Comunale nell'aprile 1909 vennero sottoposti all'esame di una speciale Commissione consigliere.

Ed ora in conformità delle conclusioni della stessa venne compilato il presente **piano generale regolatore edilizio e di ampliamento della città**.

Questo piano generale, di cui la presente relazione e suoi allegati fanno parte integrante, contiene cinque ordini essenziali di provvedimenti, e cioè:

I. — Conferma dei piani regolatori già adottati per la zona entro i bastioni in parte già approvati ed adozione di altri piani regolatori per nuove sistemazioni nella stessa zona;

II. — Modificazioni al piano regolatore edilizio e di ampliamento approvato colla legge 11 luglio 1889, n. 6210, e coi successivi R. Decreti di varianti;

III. — Lottizzazione delle zone corrispondenti all'abbandonata piazza d'Armi e Bersaglio militare di S. Siro e alle stazioni ferroviarie che si abbandoneranno in seguito al riordino;

IV. — Ulteriore ampliamento della città;

V. — Norme speciali edilizie o di destinazione delle aree.

I.

Provvedimenti per la zona entro i bastioni.

I provvedimenti per il risanamento e per il miglioramento della viabilità nella zona entro i bastioni che si comprendono nel presente piano generale riguardano il completamento delle opere contemplate dai piani regolatori esecutivi; l'esecuzione di quelle contemplate dai piani regolatori già adottati ed in corso di approvazione; infine l'esecuzione di nuove opere che si ritengono necessarie.

A.

**Completamento delle opere
contemplate dai piani regolatori esecutivi vigenti.**

Queste opere si riferiscono ai seguenti piani regolatori :

1. — **Piano regolatore del circondario interno** approvato con Decreto reale 29 aprile 1888 di cui restano ad eseguirsi :

a/ per l'allargamento di via S. Simone (ora Cesare Correnti) l'arretramento della casa fra le vie Fabbri e GG. Mora ;

b/ per la sistemazione del Cordusio ed adiacenze : la porzione in angolo fra la via S. Margherita e la via Farine e quella in angolo fra la via Orefici e la via Torino ;

c/ per la sistemazione di via Monforte ed adiacenze : la porzione riguardante l'isolato fra la via Monforte, il Bastione Vittoria, la via Mayr e la via Donizetti, giusta la variante approvata con Decreto reale 23 aprile 1896 ;

d/ per la sistemazione degli accessi al nuovo quartiere militare di P. Vittoria : il completamento della via Orti e la formazione del piazzale all'incontro delle vie Pietro Micca e Manfredo Fanti. Per quest'ultima opera essendo intervenuti accordi fra i proprietari dei fondi limitrofi di spostare verso ovest la strada di comunicazione fra detto piazzale e la via S. Barnaba, non che di rinunciare all'apertura di quella di comunicazione colla via Commenda, risultano assai più limitate le dimensioni del predetto piazzale pur soddisfacendosi alle esigenze di viabilità di questo quartiere ormai quasi ultimato.

2. — **Piano regolatore per l'ampliamento delle vie Beccaria, Zenzuino e S. Zeno** approvato con Decreto reale 12 marzo 1891, di cui finora non è eseguito che minima parte.

3. — **Piano regolatore per la sistemazione delle vie Armorari, Spadari ed adiacenze** approvato con Decreto reale 7 aprile 1901, di cui è eseguita la parte che riguarda la via Armorari e porzione della via Spadari.

4. — **Piano regolatore per la sistemazione del nuovo quartiere fra le vie Cappuccini, Vivajo e S. Damiano** approvato con Decreto reale 16 febbraio 1908, già quasi interamente eseguito in via convenzionale.

5. — **Piano regolatore del quartiere della via Arena e adiacenze e pel prolungamento di via Gaudenzio Ferrari** approvato con Decreto reale 22 ottobre 1909.

6. — **Sistemazione di un tratto di via Broletto e del Piazzale all'incontro di via Broletto, Cusani, Orso e Ponte Vetero**, per la parte non ancora eseguita. Di queste opere richieste da imprescindibili esigenze dell'igiene

della viabilità e dell'ornato civico si ottenne già l'approvazione con Decreto reale 22 marzo 1908 e venne già eseguita la parte più urgente. Il decreto stesso contempla anche le opere di allargamento e di rettifica del tratto di Via Palestro compreso fra il Corso Venezia e la Via Marina oramai già eseguite.

B.

Esecuzione delle opere contemplate da piani regolatori già adottati.

Queste opere si riducono alle seguenti:

7. — **Sistemazione del Verziere, della via S. Pietro in Gessate ed adiacenze.** — Il relativo piano regolatore in sostituzione di quello approvato con Decreto reale 29 aprile 1888, venne redatto all'intento di procurare maggior ampiezza alla via S. Pietro in Gessate, la quale assume sempre più grande importanza per le comunicazioni fra il quartiere esterno di P. Vittoria ed il centro.

8. — **Sistemazione del quartiere fra la piazza di S. Giovanni in Conca, il Corso di P. Romana ed il Corso S. Celso.** — Non occorre richiamare le ragioni di evidente imprescindibile necessità, nei riguardi di viabilità pubblica, che indussero l'Amministrazione comunale ad adottare il relativo piano regolatore già presentato per l'approvazione agli effetti della pubblica utilità.

La parte di esso piano fino ad ora eseguito per convenzioni amichevoli, mette più in evidenza la necessità di proseguire nella sua esecuzione.

9. — **Sistemazioni delle vie della Posta, Bocchetto ed adiacenti.** — Del relativo piano regolatore, già venne eseguita in via convenzionale, la parte riflettente l'isolato fra le vie Armorari, Bocchetto, Moneta, Rosa dove sorgerà il Palazzo della Banca d'Italia. La parte che ancor rimane ad eseguirsi riguarda l'allargamento e rettilineo delle vie Bocchetto e S. M. Fulcorina, il prolungamento della via della Posta, la deviazione e allargamento di via S. Vittore al Teatro, in fine l'allargamento della Via e Vicolo di S. Maria Segreta in relazione al piano approvato con Legge 10 Giugno 1909 N. 357 per l'isolamento e completamento del Palazzo delle Poste e Telegrafi.

Per quanto sopra e perchè è prossima la sistemazione definitiva del suddetto palazzo delle Poste e Telegrafi è dimostrata vieppiù la necessità di provvedere ad un assetamento di questo importante centro di affari in modo di soddisfare alle relative esigenze che andranno sempre aumentando.

10. — **Sistemazione della via Mercato ed adiacenze.** — Non occorre anche qui richiamare quanto sia necessario allargare la via P. Vetero al suo sbocco nella via Mercato, provvedere alla sistemazione della Piazza Carmine e risanare il limitrofo quartiere di via Madonnina col sostituire alle attuali catapecchie decorosi edifici quali potranno svolgersi nelle aree regolari contemplate dal piano.

11. — **Sistemazione di alcuni tratti del corso Garibaldi.** — Il relativo piano regolatore, è la rinnovazione con lievi varianti di altro precedentemente esistente, eseguito in parte, ma scaduto prima che esso potesse compiersi. L'importanza dell'arteria, mentre da un lato spinse l'Amministrazione comunale a vincolare a rettilineo le case che sporgendo dalla linea dominante recano pregiudizio alla viabilità, dall'altro l'elevato reddito degli stabili colpiti persuase ad attendere, per i progettati arretramenti, l'occasione favorevole di rifabbrica. La disposizione legislativa del piano regolatore potrà per questa più che per altra località, mettere l'Amministrazione comunale in grado di dare sollecita esecuzione ai provvedimenti progettati in modo di soddisfare gradualmente alle esigenze della viabilità.

12. — **Sistemazione della via Terraggio e di un tratto del corso Magenta.** — Del relativo piano regolatore venne eseguita in via convenzionale la parte più importante, quella che si riferisce allo sbocco di via Terraggio nel corso Magenta. Rimangono ad eseguirsi il rettilineo del corrispondente tratto di corso Magenta e l'imbocco di via Terraggio verso la piazza S. Ambrogio; di queste opere è evidente la necessità e della prima anche l'urgenza.

C.

Esecuzione di altre nuove opere.

13. — **Sistemazione delle comunicazioni fra il Verziere e la Piazza del Duomo e delle adiacenze.** — Lo sviluppo notevole che va assumendo il quartiere esterno di Porta Vittoria e il trasporto colà del mercato della frutta e verdure rendono viepiù necessario di provvedere al miglioramento delle comunicazioni fra il Verziere e il centro della città. Il piano predisposto risponde nel modo più economico alle esigenze della viabilità e del decoro. Esso contempla la sistemazione delle vie S. Zeno e Beccaria in relazione alla ubicazione del Palazzo di Giustizia, l'allargamento delle vie Alciato e Arcivescovado in modo di ottenere una comoda comunicazione fra il Verziere e la Piazza del Duomo, la regolarizzazione della Piazza Fontana, mediante spostamento ed allargamento della via Tenaglie e rettilineo del lato sud della Piazza, l'allargamento della via Brolo e il rettilineo di parte del lato ovest di via Ospedale, in fine i rettilineo e allargamento di via S. Clemente con raccordo con via Larga.

14. — **Apertura di una strada trasversale fra l'angolo est di piazza Scala e il Corso Venezia e sistemazione delle adiacenze.** — La progettata nuova strada trasversale ha per iscopo di sfollare il corso Vittorio Emanuele la cui insufficiente larghezza è causa di continuo ingombro in quella frequentatissima e importante arteria, di arrivare nel centro della Città senza passare per piazza del Duomo, infine di sventrare e risanare il vecchio quartiere posto fra il corso Vittorio Emanuele e la via Manzoni, creando colla nuova arteria fra il corso Ve-

nezia e Piazza della Scala e col prolungamento di via Pietro Verri fino alla galleria un nuovo centro commerciale e di lusso in aggiunta a quello che si mantiene compresso e addensato lungo il corso Vittorio Emanuele e ciò con vantaggio rilevante non solo della viabilità, per la quale è indispensabile oramai un provvedimento, ma altresì del commercio che ha bisogno di espandersi.

L'allargamento del Corso Vittorio Emanuele che, a primo aspetto, si presenta come la soluzione la più naturale pel suo sfollamento diventa un'utopia allo stato attuale delle cose, avuto riguardo all'enorme dispendio ed al rilevante perturbamento di interessi che richiederebbe senza corrispondente vantaggio.

Il suo allargamento potrà forse in seguito rendersi possibile solo allorquando la nuova trasversale Piazza della Scala-Corso Venezia avrà procurato al commercio di lusso una zona più ampia.

15. — Completamento della sistemazione della Piazza del Duomo. —

Il maggior agglomeramento della folla che proviene dal corso Vittorio Emanuele o che vi si avvia verificasi nel tratto fra gli sbocchi delle vie S. Radegonda e via S. Paolo.

È pertanto indispensabile che un provvedimento legislativo renda al fine possibile al Comune di dare esecuzione all'arretramento delle esistenti case e alla continuazione dei portici fino alla via San Paolo.

16. — Apertura di una strada trasversale fra Via Manzoni e il Corso di Porta Nuova. — Fin dal 1886 venne nel piano di massima allora approvato dal Consiglio Comunale contemplata questa trasversale avente per iscopo di costituire la diretta comunicazione fra il centro e il Corso di Porta Nuova al quale attualmente si giunge con un giro vizioso. L'apertura di questa strada rappresenta un notevole miglioramento della viabilità e siccome mette in vista ampie zone attualmente a giardino e più proficuamente utilizzabili potrà con facilità e con volentoso concorso dei privati realizzarsi presto.

17. — Rettifici di via Foro. — La via Foro opportunamente disposta per la comunicazione diretta fra il Piazzale all'incontro delle vie Broletto, Cusani, Ponte Vetero e Orso ed il Foro Bonaparte, riesce di gran passaggio.

È perciò necessario migliorarne le condizioni di andamento col togliere le sporgenze e le insenature che si presentano specialmente all'incontro col suindicato piazzale e rettificarne i lati. Questa rettifica ebbe già principio per iniziativa privata, proseguirà facilmente in occasione della rifabbrica delle attuali vecchie case e non tarderà a completarsi data l'importanza della località.

18. — Allargamento della via S. Vittore fra Via Carducci e la Piazza di S. Ambrogio. — L'angustia di questo breve tratto di strada percorsa da una linea tramviaria costituisce un impedimento per la libera circolazione che occorre togliere.

19. — Sistemazione della Via e Vicolo Camminadella ed adiacenze. — Per la migliore utilizzazione della vasta area comunale di Via Lanzone torna utile

aprire un tronco di strada fra la suddetta via e la via Camminadella in modo di avere diretta comunicazione colla via Cesare Correnti. La progettata sostituzione poi della antica Chiesa di S. Bernardino alle Monache alla attuale chiesa di S. Pietro in Camminadella dà modo di estendere la sistemazione della località coll'allargamento e rettillo della Via e Vicolo Camminadella.

20. — Sistemazione delle vie S. Giovanni sul muro, Brisa, Moriggi e San Sisto. — La successione di queste vie anguste e tortuose costituisce l'unica diretta comunicazione fra il Foro Bonaparte e il Corso Ticinese, cosicchè è frequentatissimo il transito specialmente di carri con pericolo della pubblica incolumità. Il provvedimento progettato, che si presenta il più conveniente, è quello di allargare queste vie pur mantenendo l'andamento ancora alquanto tortuoso per evitare l'investimento di edifici importanti, fra cui il Palazzo delle Scuole ed Istituto Tecnico.

21. — Sistemazione del quartiere di via Vetraschi e delle adiacenze. — È risaputo come le case che fiancheggiano la via Vetraschi e parte della Piazza Vetra siano per la massima parte in condizioni deplorabili per vetustà e per disposizioni interne contrarie affatto alle norme dell'igiene e della vita civile e come anzi parecchie di queste case siano ricettacolo della mala vita.

Anche per le condizioni altimetriche in questa località non bastano rettilli, occorre un vero sventramento, il quale oltre al risanare il quartiere abbia a migliorare le comunicazioni a sollievo della troppo frequentata arteria costituita dalla via Torino e dal corso Ticinese.

Il piano predisposto contempla infatti l'apertura di un tronco di strada larga m. 15 fra il Carrobbio e la Piazza Vetra in modo di poter così dirigersi alle vie Santa Croce e Calatafimi, la formazione di una strada trasversale pure larga m. 15 fra il corso Ticinese e la via Chiusa in sostituzione di due tratti di via Vetraschi e l'allargamento a m. 14 di altro tratto di detta via.

22. — Rettilli di alcuni tratti del Corso Ticinese e allargamento di esso fra le colonne romane e la chiesa di S. Lorenzo. — L'angustia del frequentatissimo corso Ticinese nei tratti fra la via Gian Giacomo Mora ed il ponte sulla fossa interna e da questo fino oltre la via Vetere esige vengano stabilite opportune linee di rettillo.

Ma in corrispondenza alle colonne di S. Lorenzo è necessario oltre al rettillo del lato ovest anche un notevole arretramento verso est che si può ottenere abbattendo le vecchie case che si addensano davanti alla Chiesa e sostituendo due nuovi fabbricati ai lati del piazzale della Chiesa stessa la cui bella facciata verrebbe quindi messa completamente in luce. Questa disposizione oltre al sensibile miglioramento della viabilità costituirebbe il risanamento di altra parte del vecchio quartiere di porta Ticinese.

23. — Sistemazione dell'imbocco di via Vallone nel Corso Genova e di via Olocati nella Via Vittoria e prolungamento della Via Torti fino a

via Arena. — L'attuale irregolarissimo imbocco nel Corso Genova della via Vallone, le sconcie antiche casupole esistenti tra la via Olocati e il Naviglio, l'angustia del vecchio ponte, la rapida discesa di via Vallone costituiscono un complesso così indecoroso ed incomodo che si impone un provvedimento.

Con lieve deviazione del Canale che uscendo dalla fossa interna va a scaricarsi nella Darsena di P. Ticinese, colla copertura di un tratto di esso, colla demolizione delle suindicate casupole e colla costruzione di un fabbricato sul reliquato al risvolto fra il Corso Genova e la via Vallone è possibile trasformare l'aspetto di quella località con miglioramento assai notevole delle limitrofe proprietà, alle quali sarà di non lieve giovamento anche il prolungamento della via Torti dalla via Olocati alla via Arena attraverso ad aree ancora nude.

24. — Completamento della via Vetere e della via Calatafimi. — La via Vetere attualmente a fondo cieco costituisce un inconveniente grave in un quartiere popoloso e popolare come quello di P. Ticinese, cosicchè è necessario il suo sbocco nella via Calatafimi, la quale lungo il lato est esige un rettilineo per raggiungere una più regolare comunicazione con via Molino delle Armi. È necessario anche l'allargamento della via Vetere nel tratto ad ovest del corso Ticinese.

25. — Apertura di una nuova trasversale in prolungamento della via S. Luca fino a via Arena. — È richiesta questa trasversale dalla necessità di maggiori comunicazioni fra il quartiere di San Celso e quello di P. Ticinese; essa si presenta facile in quanto che attraversa zone che dall'apertura di una nuova strada trarranno gli elementi di una migliore utilizzazione.

26. — Sistemazione della via Sambuco e adiacenze. — È altresì necessario di sistemare mediante rettilineo e allargamento la via Sambuco e l'imbocco di essa nel viale Gian Galeazzo, non che la testata fra il detto viale, il Corso Ticinese e la Piazza di S. Eustorgio per migliorare la viabilità e il decoro di quel popoloso quartiere.

27. — Sistemazione del quartiere compreso fra il corso S. Celso e la via Vigentina. — La zona della città a sud della fossa interna compresa fra il corso S. Celso e la via Vigentina comprende nella parte centrale vaste aree disposte ad ortaglia ed è attraversata solo dalle anguste tortuose vie Quadronno e di S. Calimero

Lo sviluppo della fabbricazione nei quartieri limitrofi rende ora più manifesta la necessità di procurare, coll'apertura di nuove strade, dirette comunicazioni. Il piano predisposto, già in massima approvato dal Consiglio Comunale e contrattualmente iniziato, contempla anzitutto una nuova arteria in direzione da nord a sud che avrebbe per iscopo di formare la diretta comunicazione fra la zona della città entro i navigli e il nuovo giardino a sud, poi una trasversale collegante la via Lamarmora colla via Quadronno, la rettifica e l'allargamento di questa via e di quella di S. Calimero, il prolungamento della via S. Martino fino alla via Vigentina, e l'apertura di altre due strade normali alla medesima sul bastione di Porta

Lodovica. Lungo i lati di alcune delle nuove strade a sud di via Quadronno si sono stabilite zone a giardino da mantenersi dai privati.

28. — **Allargamento delle vie Speronari e Tre Alberghi, sistemazione della via Bottonuto e allargamento della via Osti.** — Queste vie sono frequentatissime sia perchè costituiscono la più diretta comunicazione fra il Cordusio, l'Ospedale Maggiore e il Corso di P. Romana, sia perchè attraversano un quartiere assai popolato e commerciale. Esse sono così deplorabili nei riguardi del decoro, dell'igiene e della moralità, che un provvedimento di risanamento e di miglioramento della viabilità è indispensabile.

Il piano che meglio soddisfa a queste esigenze è quello già in massima deliberato dal Consiglio Comunale nel 1885 e consiste nell'allargare a m. 12 verso nord-est le vie Speronari e Tre Alberghi e provvedere con rettifili d'ambo i lati alla sistemazione del Bottonuto sopprimendo gli attuali laterali vicoli, e per procurare il naturale sfogo dell'arteria nel Corso di P. Romana allargare la via Osti lungo il lato nord, dove lo consiglia lo stato delle vecchie case esistenti.

II.

Modificazioni al Piano regolatore edilizio e di ampliamento approvato colla legge 11 Luglio 1889 N. 6210.

In relazione alle mutate condizioni di cose specialmente in dipendenza del riordino ferroviario si è manifestata la necessità di introdurre alcune modificazioni al piano vigente approvato colla legge 11 luglio 1889 e coi RR. Decreti 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.

Di tali modificazioni alcune vennero già eseguite per provvedere alla sede del nuovo Mercato frutta e verdure all'ex Fortino di Porta Vittoria e alla Sede della nuova Caserma di Cavalleria presso il Rondò Cagnola, per soddisfare alle esigenze ferroviarie create dal nuovo scalo merci Farini, in fine per rispondere in altre diverse località a patti contrattuali.

Le modificazioni principali che occorre ora di stabilire, anche in relazione a quanto venne già fatto, sono:

1. — Spostamento delle due radiali corrispondenti alle vie Marcona ed Archimede all'intento di mantenere il tracciato di queste due vie che sono già comunali e di uniformarsi meglio alla divisione delle proprietà, con evidente economia nella esecuzione del piano.

2. — Spostamento di un tronco della strada provinciale Paullese per meglio uniformarsi allo stato di fatto ed al successivo tracciato del piano di ampliamento

3. — Modificazione alle linee di fabbrica della zona fra il Viale e il Bastione Romana presso il Piazzale omonimo già concordato coi proprietari.

4. — Spostamento già iniziato del tronco dell'attuale via Altaguardia fra la via Giulio Romano e Palladio per rendere regolare l'andamento stradale e i lotti di fabbrica.

5. — Apertura di nuova arteria in prolungamento del corso San Celso alla quale si è già uniformata la lottizzazione delle aree comunali nel quartiere detto del Gentilino.

6. — Modificazione all'andamento della nuova circonvallazione nel tratto fra il Naviglio di Pavia ed il Naviglio Grande e di alcune strade adiacenti all'intento di evitare in avvenire l'attraversamento ferroviario.

7. — Modificazioni all'andamento stabilito per la via F. Argelati e successiva strada alla Barona per renderne più pratica l'attuazione e soddisfare anche ad esigenze di fognatura presso l'argine ferroviario.

8. — Allargamento dell'angusto vicolo dei Lavandai laterale al Naviglio Grande per evidente necessità di miglioramento della località

9. — Allargamento della strada Barbavara.

10. — Modificazione all'andamento di alcune strade e piazzali nel quartiere fra il corso Vercelli e la Ferrovia Milano-Vigevano rese necessarie dalla soppressione contemplata nel progetto generale di riordino ferroviario dei corrispondenti tronchi di ferrovia di circonvallazione e della stessa Milano-Vigevano, e formazione di zone a villini in corrispondenza ad alcuni tronchi da abbandonarsi di questa linea ferroviaria.

11. — Modificazioni in vicinanza e a sud dell'Ippodromo per evidenti miglioramenti degli incroci delle nuove strade e dei lotti di fabbrica.

12. — Modificazione nella zona fra l'Ippodromo e il Corso Sempione all'intento di procurare nuovi spazi a giardino, di comprendere nella rete la strada attuale del Portello e porzione di quella dei Santi, di conservare un tronco della strada comunale Varesina e rendere così pratica la attuazione del piano con evidente vantaggio comunale e dei privati e senza sensibile pregiudizio della disposizione nei riguardi estetici.

13. — Modificazioni al tracciato di alcune strade per costituire una grande arteria di comunicazione fra il nuovo scalo merci piccola velocità di via Farini ed il corso Sempione.

14. — Completamento della già iniziata strada di comunicazione fra la via Procaccini e il piazzale anteriore al Cimitero Monumentale in sostituzione della strada attraversante l'isolato fra la via Aleardo Aleardi e il prolungamento della via Messina, ed allargamento della via Aleardo Aleardi.

15. — Modificazioni alla rete stradale stabilita per la zona fra la via Farini e il Naviglio della Martesana richieste dalla creazione di un ampio viale diretto al nord della città per comunicazione coi quartieri che, sui Comuni limitrofi, stanno sviluppandosi, non che dalla convenienza di uniformare meglio la nuova rete stradale all'andamento delle strade esistenti ed alla lottizzazione delle aree ferroviarie che verranno abbandonate, e dalla opportunità di destinare a villini parte delle zone fiancheggianti l'attuale sopprimenda ferrovia Milano-Monza.

18. — Allargamento del piazzale anteriore alla futura nuova stazione viaggiatori e dello spazio laterale verso est per miglioramento degli accessi e dei servizi della stazione stessa.

Oltre alle suindicate modificazioni alle linee di fabbrica si deve tener conto anche della destinazione, come si vedrà in seguito, di alcune zone fabbricabili per costruzione di case isolate con giardini per una superficie di circa mq 21000 e per costruzioni a villini per una superficie di circa mq. 45800, oltre a quelle stabilite in via convenzionale pure per villini presso l'Ippodromo per una superficie di circa mq. 19.500.

Le suindicate modificazioni al piano regolatore 11 luglio 1899 danno luogo ad una maggior superficie stradale di circa mq. 184000, e ad una maggior superficie per giardino pubblico di circa mq. 12670.

D'altra parte i nuovi impianti delle Ferrovie di Stato e della Ferrovia Nord sottraggono alla zona contemplata dal piano regolatore 11 luglio 1889 una superficie di circa mq. 716000 di cui circa mq. 162000 già destinate a strade e piazze e mq. 554000 già destinate alla fabbricazione. Cosicchè la zona contemplata dal piano 11 luglio 1889, rispetto alla ripartizione della sua superficie fra strade e piazze, giardini e aree fabbricabili risulta come dal seguente prospetto :

INDICAZIONI	Strade e Cimiteri	SUPERFICIE		TOTALE
		Cimiteri ferrovie giardini ed altri spazi	Aree fabbricate e fabbricabile	
Secondo il piano regolatore 11 luglio 1889 e successive varianti approvate Ett.	529. —	246. —	1213. —	1988. —
Attuali modificazioni. »	18. 40	1. 27	19. 67	
Risultano Ett.	547. 40	247. 27	1193. 33	
Nuovi impianti ferroviari. »	16. 20	— —	55. 40	71. 60
Risultano Ett.	531. 20	247. 27	1137. 93	1916. —

III.

Lottizzazione delle zone corrispondenti all'abbandonata Piazza d'Armi e Bersaglio di S. Siro e alle stazioni ferroviarie che si abbandoneranno in seguito al riordino

Piazza d'Armi e Bersaglio di S. Siro. — Il prolungamento di quasi tutte le strade che in giro alla Piazza sono contemplate dal piano vigente e la conser-

vazione della strada perimetrale formarono la base dello studio di lottizzazione, nel quale si ebbe cura di stabilire con concetti di euritmia e di grandiosità molte zone per costruzioni a villini, che si adattano a questa plaga salubre e ridente della città e poco adatta, per mancanza di raccordi ferroviari e di arterie dirette a limitrofi paesi di qualche importanza, allo sviluppo di grandiosi stabilimenti industriali.

La superficie complessiva della Piazza d'Armi è di	Ettare 44.0000
quella del Bersaglio !	» 8 0000
	<hr/>
In totale	Ettare 52.0000
	<hr/> <hr/>

Colla progettata lottizzazione verrebbe tale superficie così suddivisa:

Allargamento della strada perimetrale alla Piazza d'Armi	Ettare 4.0000
Nuove strade larghe metri 20.	Ettare 5.4760
» » 25.	» 1.0250
» » 30.	» 2.1520
» » 40.	» 4.0000
» » 50.	» 3.3000
smussi ai crocicchi	» 0.2100
	<hr/>
	Ettare 15.1630
Piazzali e giardini	» 4.2600
	<hr/>
	Sommano Ettare 24.2230
Isolati per fabbricazione ordinaria.	Ettare 23.6170
Isolati per fabbricazione villini	» 4.1600
	<hr/>
	Ettare 27.7770
	<hr/>
	Ritornano Ettare 52.0000
	<hr/> <hr/>

Scalo merci di Porta Garibaldi, Stazione Centrale e tratto di linea verso ovest. — Il concetto adottato fu quello di provvedere anzitutto alla continuità delle strade trasversali dando maggior importanza a quella di accesso alla nuova stazione col costituire un ampio piazzale fra quello che si estende avanti l'attuale stazione e la via Vittor Pisani, acciocché l'ingresso in città sia costituito da maestosa successione di viali e piazze a giardino, in cui abbia a campeggiare un edificio risultante dalla conservazione e adattamento del corpo centrale della stazione stessa. In secondo luogo di trasformare gli attuali raccordi colla sopprimenda linea Milano-Monza in due viali curvilinei dirigentisi alla zona che sarà fiancheggiata da giardini e villini sull'asse della detta linea ferroviaria da sopprimere, di formare una grande arteria trasversale in corrispondenza agli attuali binari di corsa, la quale dal suo estremo a nord del Cimitero Monumentale, dopo un percorso di circa Km. 4 e mezzo, andrà a sboccare nel giardino progettato in capo al quartiere Monforte; infine di formare all'incontro della suddetta arteria trasversale, della via Melchiorre Gioja e del prolungamento di via Amerigo Vespucci un piazzale dal quale abbiano a dipartire verso sud una strada di comunicazione

col Corso Como e verso nord un viale che va a collegarsi col gran viale di 60 metri di larghezza diretto ai quartieri che si sviluppano a nord della città.

Stazione di Smistamento e corrispondenti linee di raccordo. — Si trovò ovvio di adottare come base del piano di lottizzazione il prolungamento della maggior parte delle vie dei quartieri ad est della stazione, tanto più che alcune di queste vie hanno già stabilito nel piano vigente il loro prolungamento.

Come pure si trovò utile di formare una nuova arteria in corrispondenza ai binari di corsa, lunga circa Km. 4 e mezzo che dal piazzale laterale alla futura stazione merci piccola velocità va a sboccare nello spazio a giardino allo sbocco di via Solari.

Per ragioni di euritmia si trovò conveniente di stabilire la disposizione a stella all'incontro del prolungamento delle vie Vincenzo Monti, Abbondio Sangiorgio, Praga e Targhetti costituendo così piccoli lotti di fabbrica da destinare a villini.

Le strisce corrispondenti ai tronchi di linea di circonvallazione e della Milano-Vigevano che deviano dal rettilineo corrispondente ai binari di corsa della stazione di smistamento, intersecando il sistema delle strade di piano regolatore in modo alquanto irregolare, non si prestano a formar sede di nuove strade di piano regolatore, epperò si compenetrarono nei lotti di fabbrica dando luogo così alle modificazioni al piano vigente indicate col n. 9

La superficie complessiva delle sedi ferroviarie da abbandonare entro i limiti del piano 11 luglio 1889 risulta di *Ettare 70.3700* così suddivisa:

Allargamento e completamento di strade esistenti o già contemplate dal piano regolatore vigente	Ettare	13 6530
Nuove strade larghe metri 12.	Ettare	1.0660
» » 15.	»	1 4700
» » 20.	»	3.7100
» » 25.	»	1.0500
» » 30.	»	2.9100
» » 40.	»	0.3400
smussi ai crocicchi.	»	0.0300
	—————	Ettare 10.5760
Piazzali e giardini	»	6.3600
	—————	Ettare 30 5890
Reliquati per fabbricazione ordinaria	Ettare	36.4010
Idem per villini	»	3.3800
	—————	» 39.7810
Ritornano	Ettare	70.3700

IV.

Ulteriore ampliamento della Città.

Criteria generali adottati per la nuova rete stradale.

Trattandosi dell'ampliamento del piano regolatore già esistente, le direttive principali erano già in massima indicate, e ragioni ovvie consigliarono di continuare gli allineamenti delle strade radiali principali. Se non che ciò non si trovò opportuno di fare dove, per evitare gravi spostamenti di interessi e una più onerosa situazione del piano, convenne assecondare, in quanto fu possibile, le lottizzazioni già predisposte e le costruzioni già iniziate dai privati, e dove si trovò necessario di tenere il debito conto delle strade esistenti, ammessa come massima fondamentale quella di comprendere nella nuova rete stradale queste strade, lungo le quali a preferenza e prima di tutto si sviluppa la fabbricazione, ritenuto anche che in fatto è impossibile sopprimerle se non concorrono circostanze speciali che difficilmente si verificano.

Di conseguenza la nuova rete stradale venne progettata colla disposizione regolare a scacchiera là dove nessun motivo v'era di mutare l'indirizzo del piano vigente; si adottò invece una disposizione diversa là dove ciò fu richiesto dalla necessità di seguire le strade esistenti, di convergere a punti importanti le arterie principali, di uniformarsi al tracciato delle nuove linee ferroviarie, di soddisfare con diagonali al bisogno di dirette comunicazioni.

Non si trovò necessario di costituire all'estremo della zona contemplata dal nuovo ampliamento una strada continua di cintura, quasi a segnare un limite alla espansione della città, ritenuto sufficiente la nuova strada anulare di metri 40 contemplata dal piano vigente alle esigenze delle comunicazioni trasversali; d'altra parte a ciò si oppone l'andamento frastagliato del confine territoriale del Comune.

Si ritenne conveniente dare la dovuta importanza al collegamento fra le radiali della nuova rete e le strade esistenti che dalla città vanno ai limitrofi abitati mediante opportune diagonali, e ciò con riguardo alle comunicazioni anche in senso trasversale specialmente al sud della città, dove si progettaronò opportuni manufatti di sovrappasso ai Navigli e alle Ferrovie.

Nella zona sud si uniformò il piano di ampliamento al progetto dell'Ufficio del Genio Civile di Milano di un nuovo canale in comunicazione cogli attuali Navigli e degli altri provvedimenti relativi per la navigazione interna, di cui, consta, si faranno presto le pratiche per renderlo esecutivo.

Ampiezza degli isolati di fabbrica.

Nelle parti estreme del piano ed in ispecie nelle plaghe dove sono possibili i raccordi ferroviarii, si ritenne necessario di formare ampi isolati in cui possano

trovare campo di espandersi le grandi industrie, limitando le strade alle indispensabili per le comunicazioni, senza precludere la via a successive lottizzazioni giuste le condizioni che si formeranno collo sviluppo della città. Si rese più fitta invece la rete stradale in adiacenza al limite del piano vigente ed anche in quelle parti dove per la regolarità e per l'euritmia delle nuove strade e piazze, e per le disposizioni speciali della fabbricazione, ciò era richiesto e dove la lottizzazione dei privati consigliava di assecondarne le iniziative.

Piazze e giardini.

Si ebbe cura di distribuire in tutti i quartieri delle piazze e giardini, approfittando preferibilmente degli spazi risultanti dal bisogno di dare forma eritmica agli incroci di vie, di togliere le sinuosità delle strade esistenti, di procurare spazi per rampe di sovrappassi a canali, ferrovie, ecc., ritenuto precipuo e fondamentale intento di un piano di ampliamento quello di provvedere anzitutto alla comoda viabilità e alle comunicazioni.

In appoggio poi ai concetti espressi dall'on. Commissione consigliare per l'esame del piano generale si stabilirono anche degli spazi laterali al transito dei veicoli da sistemarsi a verde per campi di giuoco.

Tali spazi per giardini e campi di giuoco sono quasi tutti di non ampie dimensioni, raggiungendosi così lo scopo di disseminare il verde in tutti i quartieri senza troppo grave onere pel Comune.

Estensione all'ampliamento.

Di fronte al grande sviluppo che assunse in questi ultimi tempi la fabbricazione nei territori dei Comuni limitofi a Milano massime verso nord e di conseguenza di fronte alla convenienza di procurare le dirette comunicazioni fra i nuovi abitati e la città sarebbe giusta previdenza estendere il piano anche nelle zone oltre il confine territoriale nelle quali si manifesta o si presume che si manifesterà presto lo sviluppo edilizio: ma ad eliminare qualsiasi questione territoriale, il piano si è contenuto nei limiti del territorio di Milano, salvo per le sotto indicate zone per le quali è necessaria la sanzione di legge per le seguenti ragioni:

1° — **In Comune di Corsico.** — Sono segnate la continuazione delle strade di accesso e il piazzale anteriore al fabbricato passeggeri della nuova stazione di S. Cristoforo. Questa stazione trovasi a cavaliere del confine territoriale fra Corsico e Milano. Essa è destinata a servire in ispecial modo quest'ultimo Comune, il quale pertanto deve provvedere alle relative strade di accesso a sensi di legge.

2° — **In Comune di Baggio** — Per accordi intervenuti fra il Comune di Milano e il Comune di Baggio la nuova piazza d'Armi di Milano e adiacenze deve essere aggregata al Comune di Milano; le corrispondenti strade pertanto devono formare parte del piano di ampliamento di Milano.

3.° — **In Comune di Trenno** — Per la continuità della strada perimetrale che dal lato ovest della nuova Piazza d'Armi, in Comune di Baggio, risvolta dirigendosi al nord dell'Ippodromo di S. Siro è necessario attraversare, in due brevi tratte, il Comune di Trenno. L'apertura di una nuova strada larga m. 30 facente parte della rete di Milano non potrà che giovare a quel Comune nel quale fin d'ora si manifestano, coll'impianto di un nuovo Ippodromo, i sintomi di un prossimo sviluppo edilizio.

4.° — **In Comune di Musocco Sezione Villapizzone.** — Le strade segnate nella zona fra la strada Vallassina e la Ferrovia Milano Rho si trovano su aree di proprietà del Comune di Milano; oltre a ciò per trattative amichevoli avviate col Comune di Musocco la maggior parte di questa zona verrà aggregata al Comune di Milano in luogo di altre zone fra la provinciale del Sempione e l'Olonza e presso l'abitato della Bovisa che verranno aggregate al Comune di Musocco. È necessario pertanto che le suindicate strade facciano parte della rete del piano di ampliamento di Milano.

5.° — **In Comune di Greco Milanese.** — Colla convenzione 21 novembre 1902 ratificata poi colla legge 9 giugno 1904 di rettifica di confini territoriali fra il Comune di Milano e quello di Greco Milanese quest'ultimo si è obbligato a concordare col Comune di Milano un piano regolatore per la zona di Greco Milanese fra il Naviglio della Martesana e il viale di Monza in correlazione col piano di ampliamento di Milano.

In conformità di quanto sopra il Comune di Greco Milanese ha adottato per la suddetta zona il piano regolatore quale venne rappresentato nel presente piano generale e che per la massima parte è già eseguito.

Pertanto è necessario che il provvedimento legislativo che approva il piano di ampliamento di Milano sia esteso anche alla suddetta zona del Comune di Greco Milanese.

6.° — **In Comune di Lambrate** — Le nuove progettate linee ferroviarie ad est della città vengono a delimitare una zona del territorio di Lambrate che rimane così compresa fra le linee stesse e il confine territoriale di Milano. È evidente che questa zona, se non amministrativamente, di fatto farà ben tosto parte di Milano, a cui verrà direttamente collegata con nuove strade, fra le quali principali quella in prolungamento della strada delle Cascine Doppie e quella di accesso diretto alla nuova Stazione Passeggeri di Lambrate, alla quale, per legge occorre provvedere.

Ora riescirebbe invero di notevole pregiudizio ad entrambi i comuni se non si provvedesse a regolare la fabbricazione in modo di soddisfare alle esigenze della viabilità in relazioni alle nuove condizioni create dal riordino ferroviario, tanto più che la maggior parte dei proprietari sono favorevoli al piano, anzi di conformità al medesimo disposero lottizzazioni, fecero vendita di aree fabbricabili e stanno sistemando strade.

Per queste ragioni è necessario che il piano d'ampliamento di Milano sia esteso anche alla suddetta zona del Comune di Lambrate.

7.° — **In territorio di Vigentino** — Il progettato nuovo canale di navigazione attraverserebbe la parte di territorio di Vigentino che a guisa di cuneo, si insinua nel territorio di Milano, delimitando verso quest'ultimo una zona nella quale è evidente la necessità di regolare la fabbricazione in modo che, almeno per le arterie principali, fra cui le due strade laterali al nuovo canale e quella che da Morivione va alla Conca Fallata, sia assicurata la continuità.

Per queste ragioni e perchè l'apertura delle suddette strade porterà un notevole vantaggio al Comune di Vigentino è giusto che il piano d'ampliamento di Milano venga esteso alla suddetta zona del Comune di Vigentino.

Ma non su tutto il territorio di Milano venne estesa la rete delle nuove strade. Essa venne limitata a quelle zone per le quali attualmente manifestasi il bisogno di norme per la fabbricazione, non ritenendosi conveniente di assoggettare anzitempo a vincoli le zone rurali più lontane. E precisamente a nord e ad est la rete stradale si spinse fino alle linee ferroviarie stabilite dal progetto generale di riordino ferroviario sorpassandola anzi nella località detta le Rottole dove venne già concordata coi proprietari della maggior parte dei terreni in territorio di Milano la lottizzazione per fabbriche, a sud fino alla linea del futuro nuovo canale di navigazione e per breve tratto oltre la stessa dove per accordi coi proprietari già si è iniziata la lottizzazione e fabbricazione; ad ovest fino al limite territoriale del Comune comprendendo la zona che si spinge fino al fabbricato passeggeri della stazione di S. Cristoforo e alla nuova Piazza d'Armi dove si presume possa, entro il periodo che si chiede per la esecuzione del piano, svilupparsi la fabbricazione.

Al duplice intento poi di non impedire, anzi di avviare, il protendimento futuro delle principali arterie radiali e di applicare le disposizioni della legge di approvazione del piano anche ai terreni fronteggianti il lato esterno delle strade che ne costituiscono il perimetro, il piano di ampliamento si intende esteso ad una zona di mt. 50 oltre il detto lato esterno.

Esame del progetto

Zona di levante dalla via Padova già provinciale veneta al corso Lodi e provinciale piacentina. — Tra la via Padova e la strada comunale delle Rottole per la già iniziata fabbricazione non si trovò di meglio che comprendere nel piano le strade trasversali già predisposte per lottizzazione dei privati.

Alle Rottole la disposizione adottata ha per iscopo di rettificare e collegare fra di loro le strade esistenti e provvedere alle comunicazioni coi sottopassi contemplati dal progetto di riordino ferroviario.

A sud della strada delle Rottole la rete stradale ha per direttrice principale

un gran viale largo mt. 50 lungo circa Km 5 parallelo al viale annullare di mt. 40 e posto ad una distanza tale da corrispondere ad est alla fronte del nuovo Macello e Mercato Bestiame progettato giusta gli accordi coll'Amministrazione delle Ferrovie di Stato e in correlazione colla nuova stazione Merci di P. Vittoria collocata fra il Mercato della frutta e verdura e il Macello e Mercato bestiame in modo di unificare i relativi servizi.

Fino al corso XXII Marzo la rete stradale è formata da un sistema di parallele alla detta direttrice e da altre strade, alcune in prolungamento di quelle del piano vigente, altre in senso normale o secondo l'andamento rettificato delle strade esistenti e ciò all'intento di tener conto anche delle lottizzazioni già fatte da privati e per le quali il Comune già avviò trattative per la esecuzione del piano, di provvedere alla continuità delle strade esistenti e di coordinarsi alle nuove linee delle ferrovie di Stato e alla nuova stazione di Lambrate.

In questa località vennero studiati alcuni piazzali a giardino, di cui notevoli quello alle Cascine Doppie e quello in corrispondenza al prolungamento del corso Indipendenza. Quivi per imprescindibili esigenze ferroviarie non fu possibile prolungare detto corso attraverso la ferrovia per avere una comunicazione diretta colla attigua zona del Comune di Lambrate, com'era desiderabile; si collegò il prolungamento del corso Indipendenza con due diagonali di cui l'una diretta al progettato sovrappasso ferroviario in corrispondenza alla Provinciale Rivoltana, l'altra diretta al prolungamento del corso XII Marzo.

Fra il corso XXII Marzo ed il corso Lodi la rete stradale riesci meno regolare per la necessità di rispettare anzitutto i grandiosi stabilimenti industriali già sorti, di provvedere a che la tortuosa attuale strada provinciale Paullese sia compresa in un sistema di giardini, viali e piazzali che, mentre rispondono ad esigenze di igiene, di viabilità e di estetica, rendono pratica l'attuazione del piano e possibile la sostituzione dell'attuale passo a livello ferroviario con un manufatto di sovrappasso senza il bisogno di un rialzo generale del piano di fabbricazione, infine di mascherare la tortuosità della via Lodovico Muratori e provvedere sufficiente spazio per comode rampe di accesso all'altro sovrappasso ferroviario in corrispondenza al suaccennato gran viale di mt. 50.

Nella zona fra la provinciale Piacentina e la Ferrovia Milano-Piacenza che finisce a punta a Rogoredo si trovò del caso di adottare la lottizzazione eseguita dai privati opportunamente modificata in relazione all'andamento stabilito pel nuovo canale navigabile e coll'intento di predisporre la possibilità di raccordi fra la costruenda nuova Darsena e le vicine linee ferroviarie non che di stabilire una zona opportuna per industrie raccordate colle ferrovie.

Zona di mezzogiorno fra il corso Lodi ed il Naviglio Grande. — La disposizione della rete stradale è suggerita dalla necessità di conservare le strade attuali e quelle aperte dai privati lungo le quali già sorsero numerose costruzioni e di tracciare le nuove tanto in prolungamento delle radiali principali quanto secondo l'andamento che più conveniente si trovò di dare ai grandi collettori ed

emissari di fognatura che si dovranno costruire, uniformandosi anche al progettato andamento del futuro nuovo canale di navigazione. Lateralmente alle due strade alzaie del medesimo vennero stabilite due vie larghe mt. 20 ciascuna, in modo che nel complesso si avrà uno spazio libero tra i fabbricati di mt. 80.

In corrispondenza all'attraversamento del nuovo canale col Naviglio di Pavia si provvede ad opportuna disposizione delle nuove strade laterali al canale stesso e alla deviazione della strada provinciale Pavese in modo di assicurare, con comode rampe, la continuità delle comunicazioni attraverso ai detti canali, racchiudendo in detta località spazii che potranno essere destinati in parte ai servizi della navigazione, in parte sistemati a verde. Si provvede altresì a costituire un giardino lateralmente al nuovo raccordo ferroviario fra la linea di circonvallazione e la Milano-Vigevano nel quale potranno svilupparsi in modo rispondente anche all'estetica le rampe di accesso al manufatto ferroviario attuale sul Naviglio e sulla Milano-Vigevano che servirà per strada comunale quando quel tronco di ferrovia verrà, giusta il progetto di riordino ferroviario, abbandonato.

Verso sud si spinse la zona di ampliamento oltre la linea del suddetto nuovo canale di navigazione fino presso l'abitato detto della Chiesa Rossa comprendendo la Possessione Stadera dove per accordi coi privati già venne stabilita ed iniziata la lottizzazione delle aree.

Zona di ponente dal Naviglio Grande alla strada provinciale del Sempione. — In questa zona la rete stradale risulta dall'intreccio dei prolungamenti delle arterie radiali principali del piano vigente con parallele alla nuova circonvallazione, con diagonali in guisa di provvedere alle più dirette comunicazioni, e con un gran viale di mt. 50 che dall'Ippodromo va a metter capo ad uno spazio a giardino, dopo il quale prosegue sovrappassando la ferrovia Milano-Vigevano e il Naviglio Grande e va a raccordarsi colla strada laterale verso nord al nuovo canale navigabile. La convenienza di disporre in modo euritmico le fronti dei lotti di fabbrica offrì il mezzo di formare spazi abbastanza ampi a giardino disposti in modo di soddisfare specialmente alle esigenze della viabilità; e la non iniziata fabbricazione permise di disporre, giusta i concetti espressi dall'on. Commissione Consigliere sullodata, dei lotti di estesissima superficie nei quali potranno svilupparsi impianti grandiosi o suddivisioni con strade secondarie giusta i concetti che d'iniziativa privata potranno in seguito estrinsecarsi.

Il piano contempla anche la rettifica e l'allargamento fino a m. 20 della attuale strada per Baggio, allo scopo di provvedere alla richiesta dell'autorità militare di un comodo accesso per le truppe alla nuova Piazza d'Armi situata a nord di detta strada, la formazione di una strada perimetrale che dalla nuova stazione di S. Cristoforo va a rasentare il lato ovest della suddetta piazza d'Armi indi risvoltando lungo il confine territoriale va a far capo al Piazzale circolare progettato all'incontro della provinciale del Sempione col viale Certosa.

A nord dell'Ippodromo di S. Siro si trovò conveniente di progettare un quar-

tiere di costruzioni isolate con giardini; ad est poi del detto Ippodromo si sarebbe disposta un'altra zona a giardino pubblico.

Zona di tramontana dalla strada provinciale del Sempione alla strada provinciale Veneta. — All'estremo ovest di questa zona si approfittò dell'incrocio della strada comunale del Portello, del viale al Cimitero di Musocco e della provinciale del Sempione per farvi concorrere altre nuove strade e così costituire un piazzale semicircolare dal quale, a guisa di ventaglio, dipartono le comunicazioni dell'estremo nord-ovest ai vari punti della città.

Fra la Cagnola e la Ferrovia Milano-Torino, il piano si estende anche su parte del territorio di Villapizzone su aree comunali con una rete stradale che mantiene il sistema di quella del piano vigente; ed alla località detta la Ghisolfa dove si intrecciano e si sovrapassano linee delle Ferrovie dello Stato e della Ferrovia Nord si è disposto un giardino pubblico che si adatta alla singolare disposizione altimetrica e planimetrica delle dette linee ferroviarie.

A nord-est della ferrovia Milano-Torino fino al confine di Affori il piano ha per intento precipuo di collegare l'abitato della Bovisa col resto della città seguendo le strade attuali opportunamente rettificata ed ampliata ed aprendone altre coordinate con quelle del piano vigente opportunamente modificato.

Lateralmente all'Ospedale dei contagiosi si trovò necessario per ragioni sanitarie, di stabilire una zona a giardino, almeno ad est, non potendosi altrettanto fare ad ovest senza invadere il territorio di Affori.

Fra l'Ospedale dei contagiosi e la via Lario si ritenne potessero sufficientemente soddisfare alle esigenze della viabilità e della fabbricazione le poche strade segnate nel piano tendenti a collegare, massime in senso radiale, questa regione alla città.

Dalla via Lario al Naviglio della Martesana la rete delle nuove strade delimita oltre agli isolati per fabbricazione ordinaria anche altri per costruzioni isolate con giardino e per villette disseminate in una zona lungo il torrente Seveso disposta a giardino pubblico che, opportunamente collegato cogli spazi a giardino e a villette a destra e a sinistra dell'attuale linea ferroviaria di Monza, costituirà un assieme grandioso e gradevole allorché la detta linea da abbandonarsi verrà trasformata in un viale.

Fra il Naviglio della Martesana e la provinciale Veneta il piano contempla sul territorio di Milano il prolungamento delle strade del piano vigente tanto a destra quanto a sinistra della nuova stazione centrale stabilita dal progetto di riordino ferroviario.

A questo piano si coordina quello che i Comuni di Greco Milanese e di Turro stabilirono per le zone adiacenti al Comune di Milano.

«Dati numerici relativi

al progetto di ulteriore ampliamento della Città.

La superficie totale della zona che col progettato ampliamento oltre i limiti del piano regolatore vigente, ma entro i limiti del Comune (50 m. oltre le ultime linee del piano) verrebbe assoggettata alle discipline del piano generale, ammonta ad Ettare 2553. 9750 così ripartita:

a) Sedi ferroviarie che si conservano . .	Ettare	31. 5850	
b) Sedi ferroviarie nuove	»	39. 3750	
c) Corsi d'acqua (Olona, Naviglio della Martesana, Seveso, Redefossi, Cavo Borgognone, Naviglio Pavese, Vettabbia, Ticinello, Naviglio Grande, Lambro Meridionale)	»	11. 5870	
d) Ippodromo di S. Siro - Scalo Bestiame nuovo e nuovo Macello	»	55. 6870	
		<hr/>	Ettare 138. 2340
e) Nuovo Canale navigabile, Darsena, strade alzaie e spazi annessi	»	52. 8810	
f) Strade esistenti	Ettare	41 0795	
g) Allargamento di strade esistenti	»	35 9365	
h) Nuove strade:			
larghe metri 12	Ettare	4 2180	
» » 15	»	53. 6540	
» » 16	»	0. 5920	
» » 18	»	1. 3880	
» » 18. 50	»	0. 9990	
» » 20	»	87. 3220	
» » 22	»	2 7390	
» » 24	»	1. 8600	
» » 25	»	34. 9250	
		<hr/>	» 187. 6970
i) Nuovi viali piantumati:			
larghi metri 30	Ettare	86. 2020	
» » 35	»	8. 7500	
» » 40	»	19. 9800	
» » 50	»	29. 3000	
» » 55	»	5. 2250	
		<hr/>	» 149. 4570

Si riportano Ettare 414. 1700 Ettare 191. 1150

	<i>Riporto</i>	Ettare 414.1700	Ettare 191.1150
l)	Piazze e giardini.	» 201.0160	
		<hr/> <hr/>	» 615.1860
m)	Aree destinate a case isolate con giardini	Ettare 18.7700	
n)	Aree destinate a villini.	» 3.5800	
o)	Aree destinate alla fabbricazione senza vincoli	» 1725.3240	
		<hr/> <hr/>	» 1747.6740
			<hr/> <hr/>
			Ettare 2553.9750

V.

Vincoli per norme speciali edilizie e per destinazione delle corrispondenti aree.

È fuor di dubbio che le costruzioni isolate con giardini corrispondono ai moderni concetti di procurare buone condizioni di aereazione e di luce alle abitazioni e maggiori attrattive nei riguardi estetici anche per iscopo educativo e che sarebbe desiderabile che questo modo di fabbricazione si sviluppasse su vaste zone, come avviene, per esempio, a Genova. Ma siccome ciò non può ottenersi se non imponendo vincoli onerosi alle aree fabbricabili, è necessario porre limiti a queste aspirazioni legittime e lodevoli. Epperò soltanto nelle località dove si presume abbiano a manifestarsi maggiori attrattive sia per la vicinanza di giardini sia per il carattere dei quartieri già iniziati come anche per la opportuna conformazione e disposizione degli isolati di fabbrica, si progettò di destinare alcune aree al vincolo di speciali norme edilizie, nella fiducia che questo sia esempio ed un incitamento a fabbricare conformemente ai moderni concetti.

Costruzioni a villini con giardino. — Al vincolo delle norme edilizie risultanti dalle prescrizioni (allegato A) si ritenne di assoggettare le seguenti aree marcate nel piano generale colla lettera X della superficie complessiva di circa mq. 184 500, comprese quelle presso l'Ippodromo già vincolate in via convenzionale.

Le zone corrispondenti a parte della soppressa Piazza d'Armi, Bersaglio Militare e adiacenze.

Le zone corrispondenti a parte della attuale stazione di smistamento a P. Sempione, e della linea Milano-Vigevano.

Due zone laterali alla via Vincenzo Monti fra le Caserme.

Sette isolati al Rondò della Cagnola.

Due isolati che risulteranno in corrispondenza all'attuale Piazzale della Stazione Centrale.

Otto isolati nella zona già destinata a giardino lateralmente all'attuale ferrovia Milano-Monza.

Undici isolati nel giardino che si svilupperà lungo il Torrente Seveso in confine col Comune di Greco milanese.

Parte di isolato presso l'Ippodromo.

Costruzioni isolate. — Al vincolo invece delle prescrizioni di cui all'allegato B si ritenne di assoggettare le seguenti aree marcate nel piano generale colla lettera Y della complessiva superficie di circa mq. 203 040.

Gli isolati intorno al piazzale semicircolare all'incontro della Provinciale del Sempione col viale al Cimitero di Musocco.

Gli isolati in adiacenza e a nord dell'Ippodromo.

Porzione di due isolati presso il detto Ippodromo che per la restante parte sono già vincolati per convenzione alle costruzioni a villini.

Gli isolati lungo la strada anulare di metri 40 fra la via Lario e il Naviglio della Martesana.

Gli isolati in fregio al giardino presso la Cascina Montalbino.

Alcuni isolati alle Cascine Doppie ad est della città.

Aree destinate a giardini privati. — contrassegnati nel piano generale colla lettera Z.

Oltre alle zone, contemplate dal piano regolatore 11 luglio 1889 e relative varianti, in via Venti Settembre, lungo i bastioni e in vicinanza all'Ippodromo di S. Siro per le quali si conferma il vincolo della destinazione a giardino privato, della superficie complessiva di circa mq. 51 850

Si aggiungono anche le zone di larghezza metri 5 contemplate dal piano di sistemazione del quartiere compreso fra il corso S. Celso e la via Vigentina alle quali è necessario estendere il suddetto vincolo di destinazione a giardino privato per una superficie di circa mq. 6 680

Cosicchè la superficie totale delle aree destinate a giardini privati
ammonta a circa mq. 58 530

Correlazione

del piano Generale alle esigenze dell'aumento della popolazione.

Non tenendo conto dell'estensione della fabbricazione alle limitate aree che ancora rimangono da fabbricarsi nella zona interna ai bastioni alla quale fa riscontro e compenso la demolizione di case contemplate dai piani speciali nella detta zona, si riassumono qui i dati di superficie per le zone del piano regolatore 11 luglio 1889, per quelle dell'abbandonata Piazza d'Armi e Bersaglio Mili-

tare e delle stazioni ferroviarie che si abbandoneranno, in fine per la zona d'ulteriore ampliamento della città :

INDICAZIONI	Strade e Piazze	SUPERFICIE		TOTALE
		Giardini pubblici cimiteri ferrovie ed altri spazi	Aree fabbricate e fabbricabili	
Piano regolatore 11 luglio 1889 colle varianti contemplate da questo piano generale. Ett.	531.20	247.27	1137.93	1916.40
Piazza d'Armi e Bersaglio Militare di S. Siro »	24.22	52.—	27.78	
		195.27		
Sedi ferroviarie da abbandonare . »	30.59	70.37	39.78	
		124.90		
Ulteriore ampliamento della città . »	615.18	191.12	1747.67	2553.97
Totale Ett.	1201.19	316.02	2953.16	4470.37

I suesposti dati di superficie corrispondono anche alle esigenze della città in relazione al movimento e all'aumento della popolazione.

Infatti, richiamati i calcoli su cui si è basato lo studio del piano regolatore approvato colla legge 11 luglio 1899, si ha che con quel progetto di ampliamento si prevedeva di soddisfare, col coefficiente di 380 abitanti per ettaro, ad un aumento di popolazione di circa 311 mila in 30 anni, ossia in media di 10 366 abitanti all'anno.

Questa previsione fu alquanto sorpassata in quanto che nei 20 anni trascorsi dal 1889 l'aumento della popolazione fu di circa 220 000 abitanti, ossia di 11 000 abitanti in media all'anno; ma non corrispose a questo aumento di popolazione la superficie effettivamente fabbricata nei limiti del piano 11 luglio 1889.

Infatti, delle aree fabbricate e fabbricabili contemplate in quel piano di Ettare 1137 93
risultano ora fabbricate » 627 93

Residuano disponibili per fabbriche Ettare 510 00
Avuto riguardo alle aree che nel 1889 erano già fabbricate,
attualmente avrebbe dovuto la fabbricazione estendersi ad oltre i

Si riportano Ettare 510 00

Riporto Ettare 510.00

2/3 della superficie, mentre in fatto non è di molto superiore alla metà.

Ciò si deve al fatto che la fabbricazione ebbe sviluppo sensibile oltre i limiti del piano 11 luglio 1889 per l'influenza della linea daziaria, pel minor costo di costruzione e per la mitezza dei prezzi delle aree in quelle località in confronto delle più interne.

Colla lottizzazione della Piazza d'Armi, Bersaglio risulteranno disponibili per fabbrica. Ettare 27.78

Colla lottizzazione delle stazioni ferroviarie e linee di raccordo da abbandonare risulteranno disponibili per fabbrica Ettare 39.78

Coll'ulteriore ampliamento del piano viene agguinta come si vide sopra, per aree fabbricate e fabbricabili una superficie complessiva di circa. Ettare 1747.67
di cui già fabbricate o in corso di fabbricazione circa » 200.00

Residuo Ettare 1547.67

Si hanno quindi in totale Ettare 2125.23

Considerato però che il piano di ulteriore ampliamento contempla in molte parti soltanto le strade più indispensabili e che i corrispondenti ampi isolati verranno, collo sviluppo della fabbricazione, certamente suddivisi con nuove strade di lottizzazione, non è fuori del caso di dedurre per dette strade 1/20 circa della superficie Ettare 106.23

cosicchè residuo Ettare 2019.00

Ora, se si considera che la fabbricazione specialmente nella zona di ulteriore ampliamento della città avrà luogo preferibilmente per grandiosi stabilimenti industriali, che richiegono occupazione di grandi superficie con limitato numero di abitanti, e che la tendenza moderna, che d'altronde conviene favorire, è di costruire anche per le abitazioni, fabbricati molto arieggiati e con spazii a giardino, si conclude che il coefficiente di 380 abitanti per Ettaro, desunto dalla popolazione del Circondario interno ed adottato pel piano 11 luglio 1889, è troppo alto, e si ritiene debba ridursi a soli 250. Con chè si avrà che col presente piano generale si potrà provvedere ad un aumento di popolazione di :

$$2019 \times 250 = 504.750$$

L'aumento annuale della popolazione dalla media di 9000 dal 1889 al 1904 subì un incremento e negli ultimi tre anni si avvicinò ai 18.000 abitanti. Tutto fa presumere che si abbia a verificare una progressività nell'aumento stesso, avuto riguardo all'incremento e miglioramento dei mezzi di comunicazione, dell'industria e del commercio e in genere a tutte le risorse di una grande città.

Ma anche ammettendo che il detto aumento di popolazione si mantenga per parecchie decine di anni ad una media di 18.000 abitanti all'anno risulta che la suindicata superficie di aree disponibili per fabbrica soddisfa stentatamente ad un periodo di anni 30.

Termini per l'esecuzione delle opere.

Quantunque il suddetto periodo di 30 anni sia stato computato sul complesso delle zone contemplate dal piano regolatore 11 luglio 1889, dalla piazza d'Armi e Bersaglio e dalle sedi ferroviarie da abbandonarsi, non che dall'ulteriore ampliamento della città, perchè non si può prevedere con sufficiente esattezza in qual modo si disporrà lo sviluppo della fabbricazione, è certo che il termine presumibile da fissarsi per le singole zone dev'essere diverso.

Per la zona contemplata dal piano 11 luglio 1889 compresa la abolita piazza d'Armi e Bersaglio militare non vi ha ragione di alterare il termine per essa fissato e scadente al giorno 11 luglio 1919, perchè quantunque la parte effettivamente fabbricata non raggiunga la metà, quella per la quale già intervennero accordi od espropriazioni per l'occupazione delle aree per sede di strade e piazze raggiunge quasi i 3/4 della superficie della zona.

Per le zone corrispondenti alle sedi ferroviarie da abbandonare si ritengono sufficienti anni 10 dalle epoche in cui nelle sedi stesse cesserà il servizio ferroviario.

Per l'ulteriore ampliamento della città occorre il suindicato termine di anni 30.

Riguardo ai piani speciali della zona entro i bastioni non occorre di alterare i termini già fissati dai rispettivi Decreti Reali riguardo ai piani esecutivi e occorre mantenere quelli già chiesti nei piani nei quali vennero già fatte le pratiche per ottenere l'approvazione, tenendo conto dei reclami.

Per gli altri piani adottati soltanto dal Consiglio comunale occorre un termine di anni 25.

SPESE

Nella zona interna ai bastioni :

Completamento delle opere contemplate dai piani regolatori vigenti; si presume una spesa netta di L. 2.500.000

Esecuzione delle opere contemplate dai piani regolatori già adottati e in corso di approvazione. Le relative perizie portano quale differenza fra le spese per espropri e per sistemazioni stradali e la realizzazione dei reliquati i seguenti risultati :

Per la sistemazione del Verziere, S. Pietro in Gesate, ed adiacenze L. 500.000

Per la sistemazione del quartiere fra la Piazza San Giovanni in Conca, il Corso Porta Romana e Corso S. Celso » 1.000.000

Si riportano L. 1.500.000 L. 2.500.000

	<i>Riporto</i>	L. 1.500.000	L. 2.500.000
Per la sistemazione della via della Posta, Bocchetto ed adiacenti	»	760.000	
Per la sistemazione della via Mercato ed adiacenze »		450.000	
Per la sistemazione di alcuni tratti del corso Garibaldi »		150.000	
Per la sistemazione della via Terraggio e di un tratto del Corso Magenta	»	50.000	
			<u>L. 2.910.000</u>
			<u>L. 5.410.000</u>

Esecuzione delle altre nuove opere.

Sistemazione delle comunicazioni fra il Verziere e la Piazza del Duomo e delle adiacenze	L.	600.000
Apertura di una strada trasversale fra l'angolo est di Piazza della Scala e il Corso Venezia e sistemazione delle adiacenze	»	2.560.000
Completamento della sistemazione della Piazza del Duomo fra le vie S. Radegonda e Agnello	»	1.000.000
Apertura di una strada trasversale fra via Manzoni e il Corso di P. Nuova	»	300.000
Rettifili di via Foro	»	60.000
Allargamento della via S. Vittore fra via Carducci e la Piazza di S. Ambrogio	»	50.000
Sistemazione della via e vicolo Camminadella ed adiacenze.	»	50.000
Sistemazione delle vie S. Giovanni sul muro, Brisa, Moriggi e San Sisto.	»	1.540.000
Sistemazione del quartiere di via Vetraschi e delle adiacenze.	»	700.000
Rettifili di alcuni tratti del Corso Ticinese e allargamento di esso fra le colonne romane e la Chiesa di San Lorenzo	»	470.000
Sistemazione dell'imbocco di via Vallone sul Corso Genova e di via Olocati nella via Vittoria e prolungamento della via Torti fino a via Arena	»	160.000
Completamento della via Vetere e della via Calatafimi	»	120.000
Apertura di una nuova trasversale in prolungamento della via San Luca fino a via Arena.	»	220.000
Sistemazione della via Sambuco e adiacenze.	»	300.000

Si riportano L. 8.130.000 L. 5.410.000

<i>Riparto</i>	L. 8.430.000	L. 5.410.000
Sistemazione del quartiere compreso fra il Corso San Celso e la via Vigentina »	500.000	
Allargamento delle vie Speronari e Tre Alberghi, sistemazione della via Boltonuto e allargamento della via Osti »	1.700.000	
		<u>L. 10.330.000</u>
Sommano	L. 15.740.000	

Nelle zone d'ampliamento della città

Gli enormi vantaggi arrecati ai terreni dalla apertura e sistemazione di nuove strade vengono riconosciuti dalla maggior parte dei proprietari di fondi i quali sollecitano dall'Amministrazione comunale accordi per la loro apertura corrispondendo contributi che talvolta sono veramente notevoli.

Dall'inizio del piano regolatore e di ampliamento approvato colla legge 11 luglio 1889 fino a tutto il 1908 il Comune di Milano ha potuto concludere moltissime convenzioni coi proprietari di terreni, dalla maggior parte delle quali risulta che vennero resi comunali ben mq. 3 018 950 di aree per sede di strade e piazze con una indennità complessiva di L. 3 506 870 e colla corresponsione di un contributo complessivo di L. 4 014 360; ossia il Comune poté ottenere una rilevante superficie per strade e piazze non solo senza sacrificio, ma bensì con notevole vantaggio.

A questo risultato bisogna contrapporre però quello che si ebbe per espropriazioni forzate con applicazione coattiva del contributo. Si espropriarono mq. 77 085 con un'indennità complessiva di L. 472 568,00 e con un contributo totale già ridotto al presente di L. 102 515,00 sicchè il prezzo medio netto delle aree risultò di circa L. 4,80 al mq. Questa differenza di risultato dimostra quanto sia necessario e conforme a giustizia che un provvedimento legislativo venga in aiuto del Comune nell'esecuzione di opere di evidente vantaggio pei privati.

In base a quanto sopra, avuto riguardo al fatto che per notevole superficie già intervennero e sono in corso accordi per l'esecuzione del piano a condizioni migliori di quelle sovraccennate, che d'altra parte notevole estensione delle nuove strade da sistemarsi è già di proprietà comunale di compendio di possessioni per le quali l'apertura delle strade rappresenterà il modo di meglio utilizzarle, si calcolano come segue le spese per l'esecuzione del piano di ampliamento:

Si riportano L. 15.740.000

Riporto L. 15.740.000

Della superficie totale per strade e piazze contemplata dal piano
11 luglio 1889 e relative varianti di Ett. 531,20
venne resa comunale la maggior parte di . . . » 428,20

Residuo Ettare 103,00

Della superficie totale per strade e piazze contemplata
dall'ulteriore ampliamento della città di Ett. 615,18
venne resa comunale una porzione notevole . . . » 144,18

Residuo Ettare 474,00

Sommano Ettare 577,00

A cui aggiunta la superficie per strade e piazze in
corrispondenza alla Piazza d'Armi e Bersaglio militare
ed alle sedi ferroviarie da abbandonare Ettare 54,81

Rimangono a rendersi comunali Ettare 631,81

Ciò posto, si presume che l'ammontare delle even-
tuali indennità e delle spese di sistemazione depurato
dei contributi che si calcola di ottenere sarà di circa L. 16.260.000

Totale delle spese L. 32.000.000

Occorre che il presente piano generale edilizio e di ampliamento della città di Milano venga approvato mediante legge allo scopo di poter applicare i contributi contemplati dalla legge di espropriazione per causa di pubblica utilità; occorre altresì che in detta legge vi siano disposizioni tali che permettano al Comune di dare esecuzione al piano senza grave onere partecipando in equa misura all'enorme vantaggio che dall'esecuzione stessa deriva ai privati; perciò si propone uno schema di legge analoga a quella in data 5 aprile 1908, n. 141, promulgata per la città di Torino.

Milano dall'Ufficio Tecnico Municipale

Maggio 1910

Divisione 1.^a — Ing. ANGELO PAVIA

L'Ingegnere Capo Municipale

Ing. GIOVANNI MASERA

ALLEGATO A.

Prescrizioni relative alle costruzioni isolate a villini con giardino da erigere sulle aree a ciò tassativamente destinate e marcate colla lettera X nel piano.

Art. 1° — I progetti delle palazzine isolate con giardinetti, che dovessero sorgere sulle aree marcate con X, oltre quanto è stabilito dai regolamenti locali edilizio, di igiene e di fognatura dovranno uniformarsi alle prescrizioni seguenti.

Art. 2° — Le palazzine ed ogni opera accessoria dovranno essere particolarmente decorose, sia in rapporto all'arte che alla qualità dei materiali da impiegarsi; non conterranno più di tre piani, compreso il terreno, che dovrà essere elevato sul piano stradale da cm. 80 ad un metro.

Art. 3° — Le costruzioni staccate di complemento delle palazzine non potranno essere che a due piani, compreso il terreno.

Art. 4° — L'area complessiva fabbricata delle palazzine e degli eventuali annessi staccati, esclusi gli spazi destinati a cortili rustici recinti da semplici muri, non potrà superare un terzo di quello dell'intero lotto in cui verranno costruite. Tutta la rimanente area del lotto verrà sistemata a giardino.

Art. 5° — Il recinto della proprietà sarà formato da cancellate ornamentali sopra zoccoli in lastre o conci lavorati di materiali duri e resistenti. L'altezza delle cancellate dovrà essere dai metri 2.50 ai metri 3 dal suolo; quella degli zoccoli non maggiore di metri 1.

Art. 6° — Si dichiarano esclusi i tetti coperti da tegole comuni a canale, salvo il caso che siano richiesti dal carattere speciale dell'edificio. I tetti e loro accessori dovranno conformarsi per modo da servire di decorazione e di abbellimento delle nuove costruzioni.

Art. 7° — L'Autorità municipale si riserva all'atto dell'approvazione dei progetti di dare tutte quelle prescrizioni che fossero richieste da casi speciali.

ALLEGATO B.

Prescrizioni relative alle costruzioni isolate con giardino da erigere sulle aree a ciò fassativamente destinate e marcate colla lettera Y nel piano.

Art. 1.° — I progetti delle case isolate che dovessero sorgere sulle aree marcate con *y*, oltre a quanto è stabilito dai regolamenti locali edilizi, di igiene e di fognatura, dovranno uniformarsi alle prescrizioni seguenti.

Art. 2.° — Gli edifici dovranno essere isolati, cioè con tutte le fronti perimetrali a libero oggetto e prospetto. Una almeno delle fronti di ciascun edificio dovrà coincidere con un lato stradale od esserne parallela in arretramento di almeno m. 3.

Art. 3.° — Ciascun corpo di fabbrica dovrà essere distante dagli altri non meno di metri dieci, misurata tale distanza dalla sporgenza degli zoccoli.

Art. 4.° — Gli edifici non conterranno più di quattro piani compreso il terreno. Le fronti non dovranno mai avere una lunghezza maggiore di metri 30.

Art. 5.° — Gli spazi fra una costruzione e l'altra e quelli fra le costruzioni e la strada dovranno essere coltivati a giardino.

Art. 6.° — Le chiusure di tali spazi verso la strada pubblica e le divisioni interne fra le proprietà dovranno essere formate da cancellate in ferro su zoccolo alto non più di m. 1,50.

Art. 7.° — Chi voglia erigere il proprio edificio alla distanza minore di metri cinque dal confine, dovrà riportare l'adesione del confinante da ratificarsi con apposita convenzione registrata e trascritta coll'intervento anche del Comune e ciò agli effetti dell'art. 3 delle presenti prescrizioni.
