



Prov. di PIACENZA

RAPu

## PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO

DEL RIPARTO TURRO

DI MILANO

-----0000000-----

RELAZIONE TECNICA

### Necessità del piano -

Già da parecchi anni vennero per iniziative private aperti alla viabilità molti nuovi tronchi stradali nelle zone adiacenti alle principali arterie, Viale Monza e Provinciale Veneta, lungo i quali si è intensamente sviluppata la fabbricazione. Altri tronchi stradali vennero pure da privati aperti in prossimità del vecchio abitato di Turro e lungo i nuovi impianti ferroviari, e poi ceduti al Comune che ne cura la manutenzione, come per le preesistenti strade comunali del Riparto.

Tutti questi nuovi tronchi stradali rappresentano l'attuazione di parziali e staccati provvedimenti per la lottizzazione di aree che i proprietari dei terreni hanno creduto conveniente per loro particolare interesse di stabilire nell'ambito delle rispettive loro proprietà, e quindi senza unità di concetto, nè viste di interesse generale.

E' evidente quindi la necessità di coordinare fra

di loro questi inizi di sviluppo di quartieri con una rete completa di strade che assicuri le necessarie comunicazioni e la possibilità degli occorrenti pubblici servizi, che corregga le difettose disposizioni di vecchi fabbricati e che provveda a regolare la fabbricazione secondo le norme dell'igiene e del decoro pubblico.

D'onde l'opportunità e convenienza di un piano regolatore ed anche di ampliamento che si estende su tutto il Riparto anche per coordinare la fabbricazione a quella che si è già iniziata nei Comuni limitrofi.

Criterii principali seguiti nello studio del piano =

I criterii principali che si ritenne necessario di adottare nella compilazione del piano sono i seguenti:

a) Comprendere nella rete stradale la sede di tutte le strade comunali esistenti togliendone le sinuosità con opportune disposizioni di piazzali, di incroci etc.

b) Comprendere nella rete stradale quelle private già aperte al pubblico passo.

c) Procurare la continuità di tutte le strade evitando, per quanto è possibile, quelle a fondo cieco o non aventi continuazione oltre lo sbocco in altre strade. Quindi prolungamento delle Vie Trotter e Gia



cosa fino alla strada Provinciale Veneta = prolunga-  
mento delle Vie private denominate Valtorta, Davide  
Sesia, Della Torre a sboccare in un Piazzale dal qua-  
le abbiano a proseguire fino a raggiungere la Provin.  
Veneta, sostituendosi una importantissima futura arte-  
ria = prolungamento della Via Cavezzali = rettifica  
della strada che attualmente corre in linea alquanto  
tortuosa lungo il Trotter, e prolungamento di essa  
tanto a nord fino a raggiungere il Viale Lombardia  
procurando così la comunicazione del Viale Monza col  
Viale Lombardia.

d) Disporre la rete stradale ad ampie maglie di  
regolare conformazione, per quanto è possibile, all'in-  
tento di lasciare la possibilità di impianti di rile-  
vanti dimensioni, od anche di procedere a suddivisio-  
ne degli isolati con nuove strade da introdursi in  
seguito in correlazione colla rete generale. Questo  
criterio si segua in massima nella compilazione del  
piano, salvo in quelle località dove per preesistenti  
condizioni di fatto o per necessità di predisporre  
zone per fabbricazione con speciali prescrizioni edi-  
lizie si rese necessaria una più dettagliata suddivi-  
sione degli isolati.

e) Assegnare zone da sistemare a giardino. - Si  
trovò opportuno e conveniente di destinare a questo

scopo quegli spazi che risultano dal disporre in modo equitativo gli incroci delle diverse arterie ai quali però si è data maggiore ampiezza di quella occorrente per sola ragione di viabilità. Con ciò si ottiene di distribuire spazi a verde in ogni quartiere soddisfacendo alle esigenze del pubblico decoro e dell'igiene senza nuocere alla viabilità e procurando agli abitanti del quartiere, un gradevole luogo di sosta.

#### Necessità di varianti al piano generale vigente nel

#### Riparto delle Rottole =

La evidente necessità di coordinare la sede stradale del Riparto Turro coll'attiguo Riparto Rottole porta come conseguenza di introdurre due varianti al piano generale vigente di Milano l'una consistente nel prolungamento della Via Beretta fino ad incontrare il Viale di mt. 30 che sbocca nel piazzale davanti al sottopasso Ferroviario delle Rottole e della Via Carducci fino a sboccare in detto piazzale ridotto a forma circolare. L'altra quella consistente nel deviare verso ovest la nuova strada che si diparte a nord del piazzale circolare attraversato dalla attuale strada comunale alla Cascina Melghera per portarla sull'asse del tronco di strada già iniziato con costruzioni sul confine fra il territorio del Ripar-



to Turro e quelle ~~di Crescenzago~~ non che nel modifi-  
care l'andamento della strada attuale delle Rottolet-  
te togliendone le sinuosità, e nell'estendere opportu-  
namente la nuova rete stradale del Riparto Rottole  
secondo i suesposti criteri.

Opportunità di estendere il piano anche alle limitro-  
fe zone dei Comuni contigui =

o Nel Comune di Greco Milanese tornano opportune e  
convenienti la formazione di un largo per mettere in  
migliore comunicazione la Via Marco Aurelio con al-  
tra senza nome, nonché la rettifica dell'attuale stra-  
da della Bellingera in prolungamento della Via Ma-  
ratona di Greco Milanese, con che verrebbe definitiva-  
mente sistemata quella località.

La iniziata fabbricazione di villette e case iso-  
late in territorio di Crescenzago in vicinanza al con-  
fine col Riparto Turro e la necessità di non ostaco-  
lare per detto Comune le dirette comunicazioni colle  
arterie principali della plaga di cui si tratta giu-  
stificano l'estensione anche sul territorio di Cre-  
scenzago delle linee del piano di ampliamento del Ri-  
parto Turro di Milano come vennero segnate.

Come pure è giustificata l'estensione del piano di  
ampliamento del Riparto Turro anche sul territorio di  
Gotta Primo per assicurare la comunicazione delle nuo-

ve strade parallele al Naviglio della Martesana col Viale Monza, e per costituire una zona a giardino a completamento di quella del Viale di mt. 50 di larghezza in direzione da sud a nord.

Questa estensione del piano sui territori dei Comuni limitrofi rappresenta per essi una giusta previdenza per assicurare le dirette e comode comunicazioni con Milano dalle quali i Comuni stessi ritrarranno evidenti e rilevanti vantaggi, cosicchè è prevedibile che da ciò non sorgeranno questioni territoriali trattandosi di provvedimenti di reciproco interesse.

Designazione di isolati di fabbrica da assoggettarsi a speciali norme edilizie -

Ad assicurare l'erezione delle costruzioni isolate con giardino, che corrispondono ai moderni concetti di procurare buone condizioni di aereazione e di luce alle abitazioni e maggiori attrattive nei riguardi estetici anche per scopo educativo, si è pensato di designare alcuni isolati nelle località che si ritengono più opportune da assoggettare a speciali vincoli edilizi, come si è praticato nel piano generale di Milano.

I quattro isolati a nord della Via Vittorio Emanuele in vicinanza al piazzale e viale da sistemarsi con zone a verde, nonchè i tre isolati a sud del piazzale

zale con zona a verde di forma pentagonale attraver-  
sata dall'attuale strada Comunale delle Rottole si  
ritengono adatti per le prescrizioni speciali edili-  
zie relative alle costruzioni isolate a villini con  
giardino identiche a quelle del piano generale di Mi-  
lano e che vengono, come in quel piano distinti colla  
lettera X.

Così gli isolati all'estremo nord-est del Riparto,  
dove è segnata una disposizione a ventaglio con linee  
curve concentriche, si presentano adatti per lo svilup-  
po di un quartiere-giardino di carattere popolare, per  
quale si prestano le prescrizioni edilizie di cui all'  
Art. B della suddetta Legge 12 Luglio 1912 N° 866  
per gli isolati contraddistinti colla lett. Y, che so-  
no meno restrittive di quelle a villini e quindi per-  
mettono una certa varietà nelle strutture dei caseg-  
giati che, oltre al presentare esteticamente soluzio-  
ni felici, si prestano alle esigenze dei gruppi di a-  
bitazione.

Le dette prescrizioni, che limitano alquanto la li-  
bertà di costruire, per evidenti ragioni di competen-  
ze amministrative non si intendono estese alla parte  
del quartiere in territorio di Crescenzago.

DATI numerici relativi alla estensione della rete  
stradale e dei reliquati fabbricabili e fabbricati.

Nel Riparto Turro

La superficie totale risulta dai dati

censuarii di	- - - - -	Ett. 127.96.49
=====		
così ripartita :		
Sedi ferroviarie	- - - - -	Ett. 2.99.90
Strade comunali esistenti	Ett. 3.7149	
"    Provinciali	- - - - -	" 2.4940
"    private	- - - - -	" 4.2825
	<hr/>	
		" 10.49.14
Allargamento di strade esistenti	- - - - -	" 1.42.80
Nuove strade larghe mt.10	Ett. 0.1607	
"    "    "    12	" 3.2160	
"    "    "    15	" 3.1200	
"    "    "    16	" 0.8000	
"    "    "    18	" 0.8060	
"    "    "    20	" 1.7100	
Viale piantumato	" 50	" 1.5750
Piazzali	- - - - -	" 6.5650
	<hr/>	
		" 17.85.20
Aree fabbricate	- - - - -	" 28.83.58
"    fabbricabili	- - - - -	" 66.35.87
	<hr/>	
	Ritornano -	Ett. 127.96.49
		=====

Nel Riparto delle Rottole

La superficie delle strade e piazze risulta come segue :



diverso trattamento verso gli interessati nel Ripar-  
to Turro in confronto del resto del territorio di Mi-  
lano, che venga come termine per l'esecuzione di que-  
sto piano, stabilito quello pel piano generale di Mi-  
lano cioè il 12 Luglio 1942 e quindi fra poco più di  
anni 21.

Spese. Tenuto conto degli enormi vantaggi dalla  
apertura delle strade derivanti ai residui stabili  
dei frontisti, si presume di ottenere quasi sempre,  
salvo in caso di demolizione di fabbricati, gratuita-  
mente le aree per sede stradale, nonché notevoli con-  
tributi per la sistemazione delle strade stesse.

Ciò posto si presume che per fronteggiare l'ammon-  
tare delle eventuali indennità e delle spese di si-  
stemazione tenuto conto dei contributi occorreranno  
stanziamenti nel complesso di L.5.000.000 da ripartir  
=====  
si negli anni nei quali si darà esecuzione al piano.

-----  
Occorre che il presente piano venga approvato me-  
diante Legge allo scopo di poter applicare i contri-  
buti contemplati dalla Legge di espropriazione per  
pubblica utilità e con disposizioni che permettano  
al Comune di eseguirlo senza grave onere partecipan-  
do in equa misura all'enorme vantaggio che dalla sua  
esecuzione deriverà ai proprietari dei terreni; per

ciò si propone che la Legge sia analoga a quella del  
piano generale di Milano in data 12 Luglio 1912 N° 866,  
o meglio ancora che essa si estenda al Riparto Turro  
le disposizioni della detta Legge 12 Luglio 1912 N°  
866.

MILANO - dall'Ufficio Tecnico Municipale

addì ventitré giugno 1921

L'INGEGNERE CAPO MUNICIPALE

*Ing. Giovanni Masera*

Visto: IL SINDACO.

*[Signature]*