

# CONSIGLIO COMUNALE DI COMO

Estratto del Verbale dell'adunanza 12 Maggio 1917

Sessione ordinaria

Seduta Pubblica

Appuntamento N. 6

RAPU

Oggetto: Relazione della Giunta sui criteri di massima fin qui da essa e dai Signori Ingegneri progettanti seguiti nello studio e nella compilazione del nuovo piano regolatore della parte interna della città. Comunicazione e discussione intorno alle diverse proposte che si presentano in ordine alla principale arteria della città, da nord a sud. Decisione in proposito del Consiglio.

Sono intervenuti i Signori:

1. ROSATI COMM. AVV. MARIANO
2. BARAGIOLA PIETRO
3. BARAZZONI LUIGI
4. BENZONI AVV. GIULIO
5. BENZONI LORENZO
6. CANTALUPPI CAV. RODOLFO
7. CAVADINI GIUSEPPE EMILIO
8. DONISELLI MARIO
9. FERRARI RAG. GIUSEPPE
10. FERRARIO GIULIO

- Sindaco Presidente
11. FERRARIO CAV. Dr. RODOLFO
  12. MARTINELLI ABBONDIO
  13. MAURI ROCCO
  14. NOSEDA AVV. ANGELO
  15. PERLASCA GIOVANNI
  16. POZZI Dr. ANTONIO LUIGI
  17. SALTERIO CAV. OTTORINO
  18. SILO ING. CAMILLO
  19. VALTORTA Dr. DARIO

# DISCUSSIONI DELIBERA.

La seduta è pubblica, e vi assistono anche i Signori progettanti Ing. Cav. Uff. Antonio Giussani ed Ing. Luigi Catelli.

L'On. Sindaco premette che l'argomento è della massima importanza interessando di allestire al più presto, per farlo poi approvare il piano regolatore definitivo della Città, poichè una volta approvato, anche se non potrà avere immediata attuazione, recherà giovamento grandissimo all'edilizia cittadina dettando per le nuove costruzioni norme tassative che i proprietari saranno tenuti a rispettare.

Ricorderanno i Signori Consiglieri come in una seduta privata tenutasi il giorno 12 gennaio u.s. la Giunta abbia sottoposto al loro preventivo esame lo studio preliminare di un piano regolatore interno della città fatto compilare dagli egregi Signori Ing. Giussani ed Ing. Catelli secondo i criteri emergenti dalla loro relazione a stampa, in data 30 settembre 1916 stata in precedenza comunicata. In quella adunanza i Signori Consiglieri espressero le loro idee particolarmente in ordine alla principale arteria della città, e dopo successiva disamina della Giunta, in concorso anche dei predetti Ingegneri Giussani e Catelli - questi formula-

rono tre progetti di varianti sui quali ebbe già ad esprimere il suo parere la Commissione d'Ornato, progetti che trovansi esposti nella sala consigliare e che ora si presentano al Consiglio Comunale perchè abbia a pronunciarsi sulla scelta.

In una materia tanto complessa e così suscettibile di varietà d'apprezzamento - aggiunge l'On. Sindaco - si rimane facilmente perplessi; - ond'è che la Giunta lascia al Consiglio piena libertà di decisione.

Fatte queste premesse l'On. Sindaco prega l'egregio Ing. Catelli, altro dei progettanti, di voler fornire, come egli infatti fornisce, dettagliatamente informazioni in merito ad ogni singolo progetto.

Il primo progetto (o per meglio dire la prima proposta di variante al progetto originario illustrato nella relazione a stampa in data 30 settembre 1916)

poichè questo viene mantenuto nelle altre sue parti) contempla un allargamento della via Vittorio Emanuele

fino a m. 13,60 per tutta la sua lunghezza. L'allargamento si effettuerebbe arretrando la linea dei fabbricati di ponente mentre il lato di levante resterebbe intatto, ad eccezione del palazzo municipale che verrebbe arretrato sulla linea degli altri fabbricati esistenti.

L'abside della basilica di S. Fedele verrebbe nar-

turalmente a protendersi sulla strada : ciò che non potrà spiacere, ma tornerà anzi di decoro trattandosi di monumenti di singolare pregio artistico.

La larghezza della via Vittorio Emanuele, che, come si è detto, sarebbe portata a m. 13,60, consentirebbe la posa di un doppio binario per il servizio del tram. Nel tratto di via Giovia compreso fra la Casa Olginati e la via Cesare Cantù il tram correrebbe su un solo binario, ma verrebbe abbattuta la casa d'angolo fra la Via Giovia e la via Carducci e diramato un binario che dalla via Giovia percorrendo la via Carducci ed attraversando poi il viale di circonvallazione verrebbe a raccordarsi in piazza Vittoria colla linea tranviaria di via Milano. Con questo espediente il tram in andata potrebbe percorrere la via Carducci e in ritorno la via Cantù, e l'inconveniente di avere un binario unico sarebbe così limitato al brevissimo tratto di via Giovia dalla Casa Olginati alla Via Carducci.

Questo primo progetto contempla poi anche :

- a) - l'allargamento fino a m. 10 della tratta settentrionale di via Volta dalla Chiesa di S. Eusebio davanti alla quale verrebbe creato un piccolo piazzale alla via Garibaldi.
- b) - la formazione di una via trasversale che dalla

Piazza del Duomo lungo la via Ballerini, attraversando la via Boldoni, e poi la Via Vittani e la Piazza Mazzini verrebbe a sboccare in via Volta di fronte alla Chiesa di Sant'Eusebio.

c) - l'allargamento fino a m. 10 della via Macello Vecchio e la creazione di una nuova via da via Vittani a Piazza Volta in corrispondenza alla via Cairoli. La creazione di questa nuova strada e l'allargamento della via Macello Vecchio servirebbero a sfollare la via Domenico Fontana.

Per effetto delle susposte modificazioni ed aggiunte al progetto originario di cui alla relazione 30 settembre 1916 gli espropri previsti in quel progetto in complessivi mq. 27374.06 (dei quali mq. 7153.71 recuperabili per nuovi isolati) verrebbero a salire a mq. 40640.13 (dei quali mq. 7819.21 recuperabili per nuovi isolati e la spesa da L. 4.488.801,30 (delle quali L. 1.430.742 recuperabili dalla vendita d'aree fabbricabili) e L. 5.691.715 (delle quali L. 1.563.842 recuperabili per vendita d'aree fabbricabili).

Il secondo progetto ha per caratteristica di mantenere la Via Vittorio Emanuele sistemata come al progetto originario quale emerge dalla surriferita relazione a stampa degli Ingegneri progettanti, limitandone cioè l'allargamento fino a m. 8

Anche questo progetto porta, come il progetto primo la formazione di un piazzale davanti alla Chiesa di St. Eusebio, l'allargamento fino a m. 10 della tratta di via Volta dalla Chiesa di S. Eusebio allo sbocco in via Garibaldi; - la creazione di una nuova strada trasversale dalla Piazza del Duomo alla via Volta seguendo il percorso della via Ballerini, ed attraversando la via Boldoni, la via Vittani, e la Piazza Mazzini fino ad arrivare di fronte alla Chiesa di St. Eusebio, la costruzione di una nuova strada da via Vittani a piazza Volta in corrispondenza alla via Cairoli, ed infine l'allargamento fino a m. 10 della via Macelle Vecchio.

E contempla invece questo secondo progetto una via longitudinale da Piazza Cavour in continuazione alla sistemazione della Cortesella ed in allargamento delle vie Boldoni, Luini ed Odescalchi fino a raggiungere la via Carducci. L'allargamento della via Luini si farebbe tutto sul lato di levante, quello della via Odescalchi, in parte sul lato di levante ed in parte su quello di ponente. La nuova strada avrebbe una larghezza di m. 15 fino alla piazza di S. Fedele e di m. 13 da questa piazza alla via Carducci.

L'esproprio delle aree verrebbe portato da mq. 27.374,06 previsti nel progetto originario a mq. 40720,37

(dei quali mq. 7479.71 recuperabili per nuovi isolati) e la relativa spesa da L. 4.488.801,30 (delle quali L. 1.430.742 recuperabili dalla vendita d'aree fabbricabili) a L. 5.786.175 (delle quali L. 1.495.942 recuperabili). -

Il terzo progetto mantiene come il progetto secondo, la via Vittorio Emanuele sistemata in conformità al progetto originario (e cioè allargata fino a m. 8) mantiene tutte le altre aggiunte portate dal progetto secondo, ma invece della nuova via longitudinale in continuazione della Cortesella fino alla via Carducci contempla la costruzione di una nuova strada da piazza Volta all'angolo della via Cairoli a Via Cesare Cantù e quindi alla Piazza Vittoria, strada che avrebbe due tratte estreme della larghezza di m. 12 ed una tratta intermedia, (in corrispondenza alle attuali vie Tattile Bonanomi) larga m. 18. Questa strada avrebbe però un difetto, quello di sboccare in piazza Volta invece che in piazza Cavour che è il centro naturale delle comunicazioni.

Per l'esecuzione di questo terzo progetto, gli espropri previsti nel progetto originario di mq. 27.374,06 salirebbero a mq. 43546,12 dei quali mq. 8098,21 recuperabili per nuovi isolati, e la relativa spesa di L. 4.488.801,30 (delle quali L. 1.430.742 recuperabili

dalla vendita d'aree) a L.6.282.812,25 (delle quali L.1.619.642 recuperabili).

Dal suesposto confronto - osserva l'Ing. Catelli - risulta che il progetto economicamente più conveniente è il progetto primo che, dedotto il ricavo dalla vendita d'aree fabbricabili, importerebbe una spesa d'esecuzione di L.4.127.873 invece delle L.4.290.237 previste dal progetto secondo e delle L.4.663.170.25 previste dal progetto terzo. Avverte lo stesso Ingegnere che la sistemazione della Cortesella portata nel progetto originario (sistemazione che non viene punto modificata colle suaccennate tre proposte) fu studiata in modo che l'esecuzione delle due vie longitudinali contemplate dal secondo e dal terzo progetto sarà sempre in avvenire possibile. La costruzione di queste due nuove strade da Piazza Volta a Piazza Vittoria, e da Piazza Cavour a Via Carducci, potrebbe quindi rappresentare un'ulteriore fase di sistemazione della città. -

L'On. Assessore Ing. Silo informa come sui tre progetti suesposti la Giunta abbia ritenuto opportuno di sentire il parere della Commissione di edilizia. E questa, escludendo senz'altro, oltre che per ragioni d'economia, anche per la mancanza di uno sbocco in Piazza Cavour l'arteria di cui al progetto

to terzo, ( e cioè la strada da piazza Volta a piazza Vittoria) fermo il suo esame sui progetti primo e secondo.

Il progetto primo porta un sensibile allargamento della via Vittorio Emanuele, di una arteria cioè che sbocca nella piazza del Duomo lungo la quale si trovano le migliori botteghe ed importanti Uffici pubblici, quali il Municipio, la Banca Popolare, la Banca Italiana di Sconto, il Museo Giovo, di una arteria che ha inoltre il lato di levante già completamente sistemato ad eccezione del palazzo comunale. Per contro questa via presenta l'inconveniente di non poter essere prolungata fino a Piazza Vittoria, ma almeno che non si voglia addivenire alla demolizione dello stabile Olginati, ciò che non pare conveniente. Tale impossibilità di sbocco in Piazza Vittoria vincola il servizio tranviario, oltre che ad un percorso tortuoso, ad avere anche una tratta a semplice binario nella via Giovo, benchè sia possibile impiantare un binario di andata in via Cesare Cantù ed uno di ritorno in via Farducci.

Il progetto secondo, portante la costruzione di una nuova e larga strada da piazza Cavour a via Farducci, ha il vantaggio di una maggiore centralità e lo svantaggio di non sboccare in piazza del Duomo;

è più costosa importando la demolizione anche totale di parecchi fabbricati, ma si avrebbero fabbricati arieggiati con botteghe appetibili.

La Commissione d'edilizia di scusse a lungo le ragioni che militano in favore dell'una e dell'altra proposta, e finì per dare a maggioranza la sua preferenza al progetto secondo, e cioè a quello che contempla la longitudinale da piazza Cavour a via Carducci.

L'Ing. Giussani dichiara di volere esporre le sue idee piuttosto come cittadino che come progettante. Idealmente potrebbe anche condividere il giudizio della Commissione di edilizia; ma invece bisogna essere pratici. Ora egli osserva che, indipendentemente dal maggior costo, la costruzione di una strada longitudinale da piazza Cavour a via Carducci sulla direzione delle vie Boldoni, Luini ed Odescalchi, presupporrebbe uno spostamento del movimento cittadino, il quale si dirige invece naturalmente verso la Piazza del Duomo, e quindi sulla via Vittorio Emanuele. Conseguentemente la nuova strada, con tutta probabilità, resterebbe tracciata semplicemente sulla carta, che difficilmente si troverebbero privati disposti ad erigervi fabbricati adatti all'imponenza della strada. Per contro la via Vittorio Emanuele

esiste già, quasi completamente sistemata e con fabbrica-  
ti decorosi sul lato di levante; non si tratterebbe quindi che di allargarla, procedendo gradualmente alla demolizione e ricostruzione dei fabbricati sul lato di ponente.

Si era osservato che non sarebbe stato possibile collocare un doppio binario sul tratto dalla via Gio-  
vio alla via Cesare Cantù, ed allora per suggerimento dato dall'On. Sindaco, si è pensato di stabilire una diramazione del tram da via Giovio per via Carducci, in modo che il tram possa percorrere nell'andata la via Carducci e nel ritorno la via Cantù, e viceversa.

D'altronde, come già ebbe a rilevare il collega Ing. Catelli, l'adozione della proposta prima non impedirà che in avvenire possa eventualmente costruirsi anche l'altra strada contemplata dalla proposta seconda, essendo stata la tratta di strada dalla piazza Cavour alla via Cinque Giornate studiata in modo da rendere possibile una eventuale prosecuzione fino all'incontro della via Carducci.

NOSEDA - ringrazia i progettanti di avere col-  
progettato allargamento della via Vittorio Emanuele aderito al desiderio da lui manifestato in quella seduta privata del Consiglio nella quale era stata

data comunicazione del progetto originariamente pre-  
disposto. Rileva che è passando in questa strada che  
si incontrano le maggiori bellezze di Como, dal lago  
alla Via Plinacci, ai portici, alla piazza del Duca  
me all'abside della chiesa di S. Fedele, al Palazzo  
della Banca Popolare a quello della Banca Italiana  
di Sconto a quello del Municipio la cui facciata, un-  
na volta sistemata farà degno riscontro a quello della  
Banca Italiana, ed infine al Palazzo Giovi.

E poiché in Como manca un luogo di passeggio in  
cui i cittadini possano ritrovarsi particolarmente  
nelle giornate piovose, suggerisce che l'idea feli-  
cissima di circondare dai portici l'isolato della Ger-  
tezza sia estesa anche per quanto riguarda il nuo-  
vo sistemando lato di ponente della Via Vittorio E-  
manuele. Il Consigliere Noseda raccomanda infine  
alla Giunta lo studio di una nuova strada a lago dai  
giardini pubblici a Villa Olmo, strada che costituirà  
il naturale prolungamento del pubblico passeggio  
di Villa Geno e dei due Lungo Lario.

FERRARIO-Dr. RODOLFO è pure d'avviso che sia da  
preferire il progetto contemplante l'allargamento  
della via Vittorio Emanuele oltre che per le ragioni  
esposte dal progettante Ing. Giusani e dal Cons. Avv.  
Noseda per la considerazione che questo non esclude

che si possa anche addivenire in progresso di tempo alla demolizione della casa Olginati colla quale demolizione sarà possibile prolungare la via Vittorio Emanuele, al di là del viale di circonvallazione, sull'area di proprietà Casati libera da costruzioni, fino alla stazione del Gerbetto, la quale dovrà diventare col tempo la nostra più importante stazione ferroviaria.

Nessun altro chiedendo di parlare, l'onor. Sindaco Presidente, a conclusione della discussione, presenta il seguente ordine del giorno :

- " Il Consiglio Comunale di Como;
- " Udita la relazione degli Ingegneri Catelli e Giuse-
- " sani favorevole all'ampliamento della via Vittorio
- " Emanuele a preferenza dell'apertura della nuova
- " arteria longitudinale da piazza Cavour a piazza
- " San Fedele e via Giosuè Carducci;
- " Ne accoglie la proposta, coll'intesa che venga
- " leggermente spostato l'asse della nuova strada da
- " Piazza Cavour a via Cinque Giornate, in modo da
- " consentire l'eventuale futura costruzione dell'ar-
- " teria sopracitata. "

Tale ordine del giorno, con votazione palese constatata nei modi di legge, viene approvato alla unanimità dei presenti. -

Il Presidente proclama nei modi di Legge l'esito della presente votazione,

IL PRESIDENTE

~~re Rosati~~

IL CONSIGLIERE ANZIANO

re Ferrari

IL SEGRETARIO

~~re Biotti~~

Per estratto conforme all'originale steso su carta da bollo da Cent. 60.

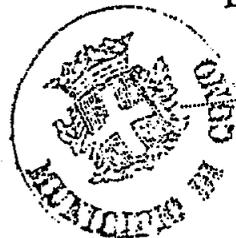
IL SEGRETARIO



*[Handwritten signature]*

Il sottoscritto dichiara che il verbale dell'adunanza Consigliare del 12 Maggio 1917 venne pubblicato nei tempi e modi prescritti dalla vigente legge comunale, e che contro le singole deliberazioni non vennero prodotte opposizioni di sorta.

IL SEGRETARIO MUNICIPALE



*[Handwritten signature]*