



CITTÀ DI COMO

---

PROGETTO  
DI UN  
PIANO REGOLATORE  
E DI AMPLIAMENTO  
DELLA CITTÀ

---

24 MAGGIO 1919

---

RAPU

COMO

TIPOGRAFIA COOPERATIVA COMENSE "A. BARI",

1919

CAPO I.° — Premesse.

In data 3 maggio 1915 i sottoscritti pubblicavano la "*Relazione preliminare intorno al progetto di un Piano Regolatore e di ampliamento della Città*", (1) in cui fra l'altro riassumevano i dati storici e tecnici relativi al Piano regolatore interno, iniziato dall'ing. Giovanni Carcano sulla fine dell'anno 1851, e dallo stesso ultimato sul principio del 1854, in base alle direttive di una Commissione eletta dal Consiglio comunale.

Quel Piano, superiormente approvato il 10 marzo 1855, serve tuttora di guida al Comune nella sistemazione delle strade della città murata, ma non risponde più ai bisogni odierni, ed è poi affatto privo di valore legale, per modo che la sua osservanza non può imporsi ai privati.

Nel Capo IV della citata relazione si rilevava quindi la necessità di predisporre un Piano nuovo, allo scopo di provvedere ad una migliore regolazione delle strade interne, agevolare le comunicazioni della Città murata coi Sobborghi, e risanare quel lurido quartiere della Cortesella, che costituisce per Como un vero sconcio, in quella parte appunto che, per la sua centralità e la vicinanza al Lago e al Duomo, dovrebbe esser una delle più importanti ed appetite.

---

(1) Como, Tipografia Cooperativa Comense "A. Bari", 1915.

In esso si accennava poi anche ad un quarto scopo, e cioè alla apertura di una nuova arteria longitudinale, che collegando piazza Cavour a piazza Vittoria, servisse al flusso e riflusso dei cittadini e forastieri, animasse il commercio, e si prestasse alla erezione di nuovi edifici, atti a dare alla Città nostra quell'impronta di moderna signorilità, che finora si desidera purtroppo invano.

Una simile strada era stata proposta la prima volta dall'illustre concittadino comm. ing. Eugenio Linati, sin dal 1864 (1), e i sottoscritti, in base ad un differente tracciato, ne avevano poi nel 1910 fatto tema di regolare progetto, a completamento del Piano di sistemazione della Cortesella (2), di cui l'Amministrazione comunale aveva loro dato incarico.

La sua attuazione venne però gravemente ostacolata da difficoltà di vario ordine, e soprattutto dalle tecniche relative al tracciato, e dalle finanziarie relative alla spesa, difficoltà che parvero al Comune così gravi, da consigliarne senz'altro l'abbandono, colla definitiva rinuncia a quel rettilineo, che l'ing. Linati prima ed i sottoscritti poi fervidamente vagheggiavano.

L'Assessore ai Lavori pubblici ing. Francesco Somaini, nella sua relazione presentata nel 1914 al Consiglio comunale, che l'approvò, scriveva infatti a tale proposito: " Il costo di questa tratta di via nuova, per l'importanza delle demolizioni che si richiedono, sarà a mio avviso così elevato, da sconsigliarne all'atto pratico la costruzione. Per questo non ritengo conveniente di subordinare ad essa il tracciato della tratta successiva, che per la sistemazione della Cortesella ed adiacenze, urge di ricostruire fra la via Cinque Giornate e la piazza Cavour „.

Della nuova arteria che doveva attraversare la Città in tutta la sua lunghezza, l'attuale progetto non ha quindi più traccia, limitandosi a contemplare solo la costruzione della prima tratta, da piazza

---

(1) *Di una via Plinia in Como.* — Como, Tip. Carlo Franchi, 1864.

(2) *Piano di sistemazione del Quartiere della Cortesella in Como.* — Como, Tipografia Ed. Ostinelli, 1910.

Cavour all'incontro della via Cinque Giornate, riducendo il resto ad una semplice sistemazione delle vecchie strade Bernardino Luini ed Odescalchi, ed al raccordo di quest'ultima colla nuova via Giosuè Carducci:

Quella grandiosa arteria rettilinea, lunga m. 704 e larga m. 10, doveva dare a Como una nuova e caratteristica impronta, ed il suo abbandono viene naturalmente a togliere al nuovo Piano regolatore interno quell'importanza che si sperava di conferirgli; ma d'altra parte è pur doveroso riconoscere, che esso varrà ad agevolarne la attuazione, specialmente poi ora, dopo l'enorme rincaro dei materiali, dei trasporti e della mano d'opera.

\* \* \*

I sottoscritti procedevano anzitutto allo studio del Piano regolatore interno, come quello che naturalmente offriva maggiore importanza ed interesse, e presentava i caratteri d'una vera urgenza.

Terminati i rilievi e gli studi, in base agli accordi presi colla On. Giunta municipale, colla Commissione del pubblico ornato e coll'Ufficio tecnico, in data 20 Settembre 1916 essi rassegnavano al Comune il loro progetto, costituito da sette allegati.

Sottoposto all'esame dell'On. Consiglio comunale, nella seduta privata del 12 gennaio 1917, esso gli faceva buona accoglienza, ma in pari tempo esprimeva il desiderio che vi venissero introdotte le seguenti variazioni:

1.° Maggiore allargamento della via V. Emanuele, portandola alla larghezza costante di m. 13,60, in modo da dare a questa, che è la vera arteria della Città, l'ampiezza necessaria a' suoi bisogni, anche nello scopo di supplire alla mancanza del grandioso rettilineo da piazza Cavour a piazza Vittoria, che si era prima progettato.

2.° Prolungamento sino alla piazza Mazzini, e quindi alla via A. Volta, di fronte alla chiesa di S. Eusebio, della nuova tratta di strada che prima s'intendeva limitare fra la piazza del Duomo (lungo la testata dei portici di via Plinio) e la via Pietro Boldoni.

3.° Apertura di una nuova strada in prolungamento della via Cairoli, fra la piazza Volta e la nuova via suddetta, col contemporaneo allargamento della via Macello Vecchio.

4.° Allargamento della via A. Volta nel tratto fra la chiesa di S. Eusebio e la via G. Garibaldi.

5.° Prolungamento della via Lambertenghi fino a sboccare sul viale Varese.

6.° Demolizione della casa del sig. Giovanni Riella, all'angolo della via Giovio colla via Giosuè Carducci, nello scopo di poter sdoppiare su quest'ultima il binario della tramvia che da piazza Cavour mette a Porta Torre.

Il Consiglio comunale ritenne inoltre opportuno che, rifacendosi il Piano interno, contemporaneamente si procedesse allo studio di quello esterno, nello scopo di poter sottoporre alla necessaria approvazione il Piano regolatore completo della Città, Sobborghi e Frazioni di Camerlata e Monte Olimpino.

Pertanto i sottoscritti, ad evasione dell'incarico, davano mano all'esecuzione dei rilievi e degli studi relativi al territorio comunale esterno della Città murata, rilievi e studi che per l'ampiezza della superficie e le sue accidentalità erano assai più importanti dei primi, e richiesero un tempo di gran lunga maggiore, anche per il fatto che qui non si trattava più solo di sistemare strade già esistenti, ma anche di costruire strade affatto nuove, di sviluppo considerevole.

Ottenuta l'approvazione dell'On. Giunta municipale, dell'Ufficio tecnico e della Commissione d'ornato, si provvide alla stesa del Piano regolatore completo, quale era nel desiderio dell'On. Consiglio comunale.

Per l'interno della Città e per i Sobborghi si procedette ad un esatto rilievo tacheometrico, che qui si produce in otto grandi tavole (Alleg. IX) disegnate nella scala di 1 a 500, tavole che vennero poi riprodotte in litozincografia, in una sola tavola (Alleg. VIII) nella scala di 1 a 2000, la quale serve da sola a chiarire l'idea generale del Piano regolatore interno ed esterno, ed a fornirne nel tempo stesso i particolari.

A queste tavole vennero aggiunti (Alleg. XII e XIII) i rilievi delle singole strade soggette a modifica, con tutti i dati occorrenti per poterle tracciare a suo tempo; tali rilievi vennero disegnati in scala di 1 a 200 per la Città murata, e di 1 a 500 per i Sobborghi.

Per le Frazioni di Camerlata e Monte Olimpino non si ritenne il caso di eseguire un rilievo completo, e si limitò quindi il lavoro al rilievo delle strade nuove o soggette a modifica (Alleg. XIV e XV) che si presenta in scala di 1 a 500, insieme colle planimetrie generali in scala di 1 a 2000, stese in base alle mappe censuarie opportunamente aggiornate.

In questo modo il Piano regolatore che si produce comprende, non solo il Piano di massima richiesto dall'art. 3 della legge 25 Giugno 1865 n. 2359 sulle " *Espropriazioni per causa di utilità pubblica* ", ma anche il Piano particolareggiato di esecuzione, di cui all'art. 16 della legge medesima.

## CAPO 2.° — Allegati del progetto.

Il progetto del Piano Regolatore è costituito dai seguenti allegati:

- ALLEG. I. — Relazione.
- „ II. — Elenco riassuntivo dei Piani particolareggiati di esecuzione della costruzione e sistemazione delle vie e piazze interne della Città.
- „ III. — Prospetto di confronto delle suddette vie e piazze interne prima e dopo la sistemazione.
- „ IV. — Perizia sommaria della spesa d'esproprio per il detto Piano interno.
- „ V. — Elenco riassuntivo dei Piani particolareggiati di esecuzione della costruzione e sistemazione delle vie e piazze dei Sobborghi, colla relativa perizia sommaria di stima.

A) Zona a levante della Città;

B) Zona a mezzodì della Città;

C) Zona a ponente della Città.

- „ VI. — Idem per la Frazione di Camerlata.
- „ VII. — Idem per la Frazione di Monte Olimpino.
- „ VIII. — Pianta della Città murata e dei Sobborghi, coll'indicazione del Piano regolatore, in scala di 1 a 2000.
- „ IX. — N. 8 tavole rappresentanti la pianta della Città murata e dei Sobborghi, coll'indicazione del Piano regolatore, in scala di 1 a 500.
- „ X. — Planimetria della Frazione di Camerlata, coll'indicazione del Piano regolatore, in scala di 1 a 2000.
- „ XI. — Planimetria della Frazione di Monte Olimpino, coll'indicazione del Piano Regolatore, in scala di 1 a 2000.
- „ XII. — Piano particolareggiato per l'interno della Città.
1. Viale Felice Cavallotti.
  2. Viale Varese.
  3. Viale Lecco.
  4. Via Alessandro Volta.
  5. Nuova via fra la piazza Volta ed il Lungo Lario Trento.
  6. Via Paolo Carcano.
  7. Piazza Mazzini.
  8. Via Unione.
  9. „ Cairoli e Lungo Lario Trento.
  10. „ Vittani.
  11. „ Pimo Tatti e piazzetta del Gesù.
  12. „ Adamo del Pero.
  13. „ Cesare Cantù.
  14. „ Cortesella.
  15. „ Bernardino Luini.
  16. Piazza S. Fedele.
  17. Via Odescalchi e via Carducci.
  18. „ Plinio e piazza Guido Grimoldi.
  19. Piazza del Duomo.

20. Via Vittorio Emanuele.
21. „ Serafino Balestra.
22. Lungo Lario Trento.
23. Via Giulio Rubini.
24. Piazza Cavour, via Ciapperelli e via G. Albertolli.
25. Via Garibaldi.
26. „ e vicolo Macello Vecchio.
27. „ Domenico Fontana.
28. „ Bianchi Giovini.
29. Piazza Roma.
30. „ Guido Grimoldi.
31. Via Francesco Muralto e via Giuseppe Mazzini.
32. „ Ballarini.
33. „ Cinque Giornate.
34. „ Lambertenghi.
35. „ Indipendenza.
36. „ Natta.
37. „ Rovelli.
38. „ Giovio.
39. Piazza Giuseppe Verdi.
40. Nuova strada fra via Alessandro Volta e via Pietro Boldoni.
41. Via Guido Grimoldi.

ALLEG. XIII. — Piano particolareggiato per i Sobborghi.

A) Zona a levante della Città:

1. Allargamento del Viale Geno.
2. Via Coloniola e piazza omonima, e via fra Piazza Umberto Primo e l'imbocco di via Torno — Via Dionigi Parravicini — Via Crespi e vicolo omonimo — Vicolo fra via Coloniola e via Crespi — Via Antonio Stoppani — Via Gaspare Molo — Via Torno.
3. Nuova strada a monte, coi raccordi con via Maurizio Monti, via Gorio, via Brambilla, via Prudenziana, via Enrico



Pessina, via Giuseppe Ferrari e via Tomaso Grossi —  
Via Giuseppe Brambilla.

4. Via Maurizio Monti.
5. „ Enrico Pessina — Nuova strada da via Maurizio Monti al mercato coperto e alla via Pessina.
6. Via Zezio — Via Martino Anzi — Via Giuseppe Ferrari — Via Bona Lombarda.
7. Via Santo Garovaglio.
8. „ Tomaso Grossi.
9. „ Luigi Guanella — Via Luigi Dottesio (nuova via sul torrente Valduce) — Nuova strada fra la via Guanella e la via Dottesio.

*B) Zona a mezzodì della Città:*

10. Via privata fra la via Milano ed il torrente Cosia.
11. „ Giuseppe Sirtori — Prolungamento di via Mentana (nuova strada dalla via Giulini al viale Lecco).
12. Passaggio a livello della via Briantea, e nuova strada fra le vie Dante Alighieri e Giorgio Giulini.
13. Via Giorgio Giulini.
14. „ Milano — Via Venti Settembre.
15. „ Carloni e nuove vie fra il torrente Cosia e la via Teresa Ciceri, e fra la nuova via Carloni e la nuova via suddetta.
16. Copertura del torrente Cosia.
17. Via Francesco Anzani — Via Magenta — Via Palestro — Via Valleggio.
18. Via Leone Leoni (fino alla Caserma De Cristoforis).
19. Nuova strada che chiude la nuova piazza d'Armi, fra via Viganò e via del Gabbino (o via Corretta).
20. Via Andrea Alciato — Via Francesco Viganò — Via Gabriele Castellini.

*C) Zona a ponente della Città:*

21. Nuova via al Cimitero da via Milano.
22. Via Ospedale.

23. Via Regina — Sbocco sulla via Napoleona, e prolungamento fino all'incontro delle vie Andrea Alciato e Francesco Viganò.
24. Via Gerolamo Borsieri.
25. Nuovo piazzale della Stazione Ferrovie di Stato.
26. Via Petrololo — Nuove vie fra il viale Cavallotti, via Tolomeo Gallio e via Petrololo.
27. Via Borgo Vico colla piazzetta in via Museo Giovio di fronte al vicolo omonimo — Via Raschi.
28. Via Ventisette Maggio.
29. Nuova strada lacuale dal Campo Garibaldi all'Olmo, e nuova strada dalla Stazione Ferrovie di Stato al Campo Garibaldi.

ALLEG. XIV. — Piano particolareggiato per la frazione di Camerlata:

1. Strada che dal piazzale della Caserma De Cristoforis mette alla comunale per Albate ed alla provinciale Canturina.
2. Gruppo di strade nuove fra la comunale di S. Carpofo, la via Castello, la Napoleona e la via Michelangelo Colonna.
3. Nuova strada di collegamento della comunale di Albate colla provinciale Canturina.
4. Nuova strada di collegamento della provinciale Canturina colla consorziale della Guzza.
5. Nuova strada di collegamento della comunale della Guzza colla provinciale Milanese e colla provinciale Varesina.
6. Gruppo di nuove vie fra la provinciale Canturina, la comunale di Acquanera, il confine del comune di Rebbio e la Ferrovia Nord-Milano.

ALLEG. XV. — Piano particolareggiato per la frazione di Monte Olimpino:

1. Strada per Brugeda, e nuove vie fra questa ed il Confine svizzero.
2. Strada da Brugeda a Quarcino.

3. Allargamento della comunale da Tavernola a S. Bartolomeo delle Vigne.
4. Allargamento della comunale da Gerenzana a Polano.
5. Allargamento della comunale da Polano al ponte vecchio sul Breggia.
6. Nuova grande arteria dalla provinciale Regina al nuovo piazzale della futura Stazione.
7. Piazzale della nuova Stazione.
8. Nuova trasversale, dal piazzale di fronte alla nuova Stazione alla consorziale di Polano, con raccordo all'abitato di Polano.
9. Nuova trasversale, dal crocivio del ponte vecchio sul Breggia, alla comunale da Geranzana a Polano.
10. Nuova trasversale alla Vignascia.
11. Nuova trasversale fra la grande arteria sopra segnata al N. 6 e la strada privata già Bergna.
12. Nuova longitudinale fra la provinciale Regina e la frazione Vignascia
13. Nuova longitudinale di raccordo delle strade private già Bergna colle trasversali.
14. Nuova strada dalla provinciale per la Svizzera a Bignanico e Tavernola.

### CAPO 3. — Descrizione Generale del Progetto.

#### I. — PIANO INTERNO DELLA CITTA'.

##### 1.º — Sistemazione del Quartiere della Cortesella ed adiacenze (fasc. 14-40).

Le opere più importanti del Piano regolatore interno sono costituite dallo sventramento della Cortesella, e dalle strade che vi hanno una diretta o indiretta attinenza.

Dopo la rinuncia alla nuova arteria rettilinea da piazza Cavour a piazza Vittoria (di cui al succitato progetto 3 Giugno 1910) ed al proposito di erigere sull'area della Cortesella il nuovo palazzo delle Poste, di cui alla citata relazione 1914 dell'Assessore ing. Francesco Somaini, anche lo sventramento della Cortesella doveva subire qualche variante, soprattutto allo scopo di ridurre al minimo la spesa. Tali variazioni appaiono confrontando le due piante allegate alla relazione Somaini coll'attuale, e non abbisognano di chiarimenti.

La nuova arteria in prolungamento di via Borromino si arresterà alla via Cinque Giornate, e si sistemerà con m. 14,00 di larghezza, virtualmente accresciuta dalla linea dei portici correnti sul lato di levante, in larghezza di m. 5,00. La vecchia e la nuova via Cortesella avranno una larghezza di m. 5,50, e la tortuosa via Ballarini verrà trasformata in una bella via dritta, larga m. 10,00, e fiancheggiata sul lato di tramontana da portici di m. 4,00, i quali servano a collegare i vecchi portici di via Plinio con quelli della nuova arteria, costituendo così un lungo ed importante passeggio, quasi totalmente coperto, che movendo dalla piazza Verdi, e correndo lungo la via Maestri Comacini, via Cinque Giornate, nuova arteria, via Ballarini, via Giocondo Albertolli, piazza Cavour e via Plinio, verrà a percorrere tutti i lati della piazza del Duomo, eccettuato solo l'orientale, occupato dalla Torre, dal Broletto e dal Duomo.

Nelle dette strade i portici non si arresteranno agli attraversamenti delle vie, ma, dove è possibile, verranno allacciati fra loro con opportuni passaggi coperti, seguendo i noti esempi della città di Torino.

Come al 2° dei desideri espressi dall'On. Consiglio comunale nella citata adunanza del 12 gennaio 1917 la nuova strada in sostituzione della attuale via Ballarini, che da piazza del Duomo mette alla via Pietro Boldoni, verrà prolungata in linea retta, sempre in larghezza di m. 10, fino alla piazza Mazzini e poi alla via Alessandro Volta, venendo a sboccare di fronte al pronao della chiesa di S. Eusebio.

La lunghezza totale della nuova strada sarà di circa 300 metri.

## 2.º — Isolato di testa di Piazza Cavour (fasc. 24).

I fabbricati che costituiscono lo sfondo di Piazza Cavour, benchè migliorati recentemente da due restauri, hanno fatto sorgere il desiderio di provvedere ad una radicale sistemazione dell'intero isolato, abbattendone le case, sopprimendo la tortuosa via Ciappirelli, e sistemando la via Giocondo Albertoli.

L'attuale Piano risponde appunto a questo desiderio, ed in esso vennero mantenuti i portici verso il lago, e progettati quelli lungo le vie Plinio e Borromino.

## 3.º — Isolato di Via Plinio (fasc. 18-30).

Lo stesso si può quasi ripetere per l'informe isolato che sorge tra la via Plinio e la piazza Grimoldi, deturpando una località centrale, bisognosa di una pronta sistemazione.

Il Piano contempla poi anche l'abbattimento degli edifici che si appoggiano alla Torre del Broletto sul fianco di tramontana, edifici che ora non rivelano quasi più la loro nobile origine, essendo poco noto che contengono, col bel portico d'ingresso a tre arcate e le due torricelle laterali, la facciata dell'antica basilica di S. Giacomo, basilica che verso la fine del cinquecento venne amputata della sua parte anteriore (nello scopo di ampliare la piazza, e mettere in diretta comunicazione il palazzo vescovile colla Cattedrale), mantenendosi però in piedi la fronte.

Questa costituisce senza dubbio un interessante avanzo storico e architettonico, che meritò anzi di esser iscritto nell'elenco degli edifici degni di conservazione, ma poichè si trova in condizioni statiche poco soddisfacenti e nuoce alla libera circolazione, così i sottoscritti hanno già da tempo ritenuto opportuno di proporre la demolizione, per cui la piazza del Duomo verrà posta in più diretto contatto colla piazza Grimoldi e colla chiesa di S. Giacomo, la quale costituirà un migliore sfondo della nuova via Ballarini.

La necessità di tale demolizione venne del resto ora riconosciuta anche dal pubblico e dalle Autorità, e forma già parte dei recentis-

simi progetti di ricostruzione ed isolamento della Torre comunale del Broletto.

#### 4.º — **Piazza del Duomo** (fasc. 19).

Le vie Vittorio Emanuele e Maestri Comacini sboccano nella piazza del Duomo, con una larghezza libera di soli m. 6,80, che costituisce una vera strozzatura, lamentata da tanto tempo, che già nel Piano regolatore del 1855 si proponeva di toglierla, abbattendo gli edifici che chiudono la piazza da mezzodi.

Tale opera riuscirà utilissima, raggiungendo il triplice scopo, di togliere il grave inconveniente sopraccennato, di migliorare le condizioni della piazza, specialmente nei rapporti colla Cattedrale, oggi deturpata da edifici troppo vicini e indecorosi, e di congiungere i portici di fronte al Duomo con quelli di via Maestri Comacini e del Teatro.

I sottoscritti erano però incerti di mantenere il progetto, per la gravità della spesa, ma anche per desiderio dell'on. Giunta municipale, prevalse il partito favorevole, sia per il merito intrinseco dell'opera, sia perchè sembrava inopportuno di sopprimere nel nuovo Piano una sistemazione, la cui necessità era stata riconosciuta già sessantaquattro anni addietro.

#### 5.º — **Via Cinque Giornate** (fasc. 33).

Verrà sistemata mediante la costruzione di portici larghi m. 5,00 nella prima tratta compresa fra la piazza del Duomo e la via Volpi.

Essa costituisce una delle principali arterie trasversali della Città, e quindi il progetto ne contempla il congruo allargamento anche nel tratto restante, fino allo sbocco sul viale Varese.

La larghezza nuova non potrà tuttavia (come del resto in quasi tutte le altre strade) riuscire uniforme, perchè le condizioni speciali della Città ne renderebbero eccessiva la spesa.

## 6.º — Via Indipendenza (fasc. 35).

La via Cinque Giornate così sistemata verrà a migliorare assai le comunicazioni fra il viale Lecco ed il viale Varese, ma in modo sempre insufficiente al bisogno.

Nella relazione preliminare del 3 maggio 1915, veniva rappresentata l'opportunità di aprire una nuova arteria trasversale, ed a tale scopo veniva indicata la via Indipendenza.

Lo studio dettagliato del Piano ha reso più evidente la necessità dell'opera e la convenienza di scegliere appunto detta via per soddisfarvi, portandone la larghezza minima a m. 8,00, mediante gli opportuni allargamenti della strada, ed il suo sfogo sui due viali di circonvallazione, attraverso i bastioni, le mura e le fosse della Città.

A levante si tratta solo di attuare il progetto già da tempo eseguito dall'Ufficio tecnico municipale, occupando cioè l'estremità di mezzodi dell'Arena, e sboccando attraverso ad essa e la Ferrovia Nord-Milano, sul viale Lecco.

A ponente invece l'opera assume una ben maggiore importanza, dovendosi espropriare parte della casa sulla via Volta, già di proprietà dei conti Porro, e testè acquistata dall'Amministrazione provinciale.

Tale recente acquisto viene a facilitare di molto l'esecuzione dell'opera, essendosi eseguito solo nello scopo di adibire l'Edificio a sede degli Uffici della Provincia, scopo che non si potrà conseguire, se non abbattendo l'edificio e ricostruendolo dalle fondamenta.

Il nuovo sbocco sul viale Varese recherà un vero sollievo anche alla via A. Volta, la quale ora, tra le vie Cinque Giornate e Giuseppe Rovelli, non offre alcuno sfogo attraverso le mura della Città.

## 7.º — Vie Vittorio Emanuele e Serafino Balestra (fasc. 20-21).

Dopo l'abbandono della nuova arteria, che si voleva aprire fra piazza Cavour e Piazza Vittoria, si rese più impellente il bisogno di migliorare le strade longitudinali esistenti, e fra esse soprattutto

la via Vittorio Emanuele, certo la più battuta, e la cui viabilità venne recentemente aggravata dalla costruzione delle tramvie elettriche cittadine.

In seguito al voto dell'on. Consiglio comunale, sopracitato nel Capo I, la sua larghezza, che ora scende sino al minimo di m. 4,80, verrà resa uniforme e portata a m. 13,60, mediante allargamento eseguito tutto sul lato di ponente, salvo l'arretramento della fronte del Palazzo municipale, in conformità al noto progetto dell'Ufficio tecnico.

Giunta all'incontro colla via Giovio, la via Vittorio Emanuele prosegue nella via Scrafinò Balestra, la quale però non presenta ora uno sfogo sul viale Lecco, trovando sbarrato il passo dalla proprietà Dattili-Cerboni.

Il Comune ha già da tempo studiato di prolungare detta via attraverso i bastioni, le mura e le fosse della Città, ed i sottoscritti ne introdussero il progetto nel Piano, limitando però la larghezza della nuova strada a soli m. 5,00, perchè l'attuale si restringe sino a m. 3,20, in punti dove un maggiore allargamento riescirebbe troppo costoso.

#### 8.º — Vie Bernardino Luini, Odescalchi e Giosuè Carducci (fasc. 15-17).

Tali vie dovevano costituire il tracciato di base della nuova arteria longitudinale, di cui ora venne abbandonata l'idea, e quindi vengono a perdere nel nuovo Piano quell'importanza che prima si voleva loro attribuire. La sistemazione ne viene mantenuta, ma entro limiti assai più modesti, portandone la larghezza minima da m. 3,77 a m. 7,40 per la via Luini, e da m. 3,10 a m. 6,00 per la via Odescalchi, e mantenendo la larghezza di m. 9,50 per la via Carducci, la quale verrà naturalmente prolungata fino sulla via Giovio, abbattendo parte dell'edificio delle Scuole tecniche.

L'abbattimento verrà eseguito anche nell'ala a ponente della strada, allo scopo di creare un piazzhetto che serva a raccordare fra loro le vie Odescalchi e Carducci, che sono parallele, e non già



coassiali. Verrà pure demolita la casa del sig. Giovanni Riella, in via Giovio N. 13, allo scopo già indicato nel Capo 1°, per potere nel piazzetto così risultante sdoppiare la linea della tramvia urbana che da piazza Cavour mette a porta Torre, avviando il nuovo binario lungo la via Carducci.

#### 9.° — Piazza S. Fedele (fasc. 16).

Questa piazza, che costituiva il cuore dell'antica Città romana, ha sempre per la sua posizione grande importanza, atteso il forte transito di persone e di veicoli; importanza che s'accresce poi in dipendenza della basilica di S. Fedele che vi sorge, la quale, dopo la Cattedrale, è il più importante monumento cittadino, e richiede quindi studi e cure particolari.

Dovendosi allargare la via Bernardino Luini, bisogna necessariamente arretrare le fronti delle case che sorgono lungo il lato occidentale della piazza, e fra esse spiaccque di dover comprendere anche l'interessante edificio quattrocentesco segnato al mappale N. 604, di proprietà del sig. Emilio Castelli, che costituisce uno dei pochissimi avanzi dell'architettura civile medioevale della Città, e meritò quindi di venir iscritto nell'elenco governativo degli edifici degni di conservazione.

Per sistemare la piazza, migliorare lo sbocco in essa della via Pantero Pantera, e liberare parzialmente la basilica di S. Fedele dai fabbricati che vi si addossano, venne progettata la demolizione della casa Colombo-Pedraglio, col relativo porticato, dell'attigua casa Ronzoni, e del portico Citterio-Quarti, che ostruisce l'accesso alla piazzetta attigua alla chiesa.

#### 10.° — Via Unione (fasc. 8).

La via Unione costituisce una vera arteria principale, sulla quale ha sfogo la maggior parte degli Uffici pubblici, cosicchè anche nel vecchio Piano regolatore vi si erano progettati importanti lavori di allar-

gamento e di sistemazione, i quali vengono in massima conservati nel nuovo, in cui si propone anche di prolungare la strada verso mezzodi, attraverso la proprietà degli Eredi Riva, i bastioni e le mura cittadine, in modo da darle sfogo sul viale di circonvallazione.

Nel 1915 questo prolungamento venne già studiato ne' suoi particolari dall'Amministrazione comunale, ed è certo che la sua esecuzione riuscirà molto utile e decorosa.

#### II.º — Via Alessandro Volta (fasc. 4-5).

La via Alessandro Volta, la più signorile della Città, presenta urgente bisogno di sistemazione nella tratta compresa fra le vie Cinque Giornate e Giuseppe Garibaldi, dove la sua larghezza si riduce fino a soli m. 3,20, presentando ai passanti un vero pericolo.

Essa si allargherà in modo da formare davanti alla chiesa di S. Eusebio un piazzale largo circa 16 metri, che serva di sbocco alla nuova via che metterà alla piazza del Duomo, e da dare al resto una larghezza costante di 10 metri.

All'angolo della via Giuseppe Rovelli, e precisamente nel giardino annesso alla casa delle sorelle Viola-Nessi, verrà ricavato un piazzale, allo scopo di facilitare il passaggio tra le vie Rovelli e Annunciata, che non s'imboccano.

L'estremità settentrionale della via A. Volta verrà poi prolungata, attraverso gli stabili della Società Lariana, sino al Lungo Lario Trento, dando così a questa importante arteria interna uno sfogo diretto al lago, che porterà un utile rilevante, non solo alla via, ma anche alla piazza omonima, la quale è assai importante, ma poco felice per la sua forma. Una rilevante miglioria le venne già recata coll'apertura della via Giulio Rubini, che la collega col viale Cavallotti, ed una non minore essa riceverà coll'apertura nuova, che si propone in lunghezza di m. 53 e larghezza di m. 11,75.

**12.° — Via Domenico Fontana (fasc. 27).**

I portici esistenti verranno abbattuti, ed arretrate le fronti delle quattro case successive, come al progetto da vari anni studiato dall'Ufficio tecnico municipale. Allo sbocco nella piazza Volta verranno completamente abbattute le case Cavalleri e Baroni, in modo da aprire una nuova strada in prolungamento di via Cairoli, strada che correndo in fregio alla chiesa di S. Nazaro, e seguendo l'andamento di via Vittani, andrà a sboccare sulla nuova strada che da piazza del Duomo metterà alla via A. Volta.

**13.° — Via Garibaldi (fasc. 25).**

Nella tratta fra piazza Volta e via A. Volta, la via Garibaldi si restringe fino a m. 5,80, ed il Comune da molti anni sta studian-done l'allargamento, per cui ha già provveduto in parte coll'acquisto della casa in piazza Volta, al mappale n. 288

In questo Piano la larghezza minima della strada sarà portata da m. 8,50 a m. 12,00, larghezza indispensabile per una strada che congiungerà la Stazione centrale colla piazza Cavour.

Verrà sistemato anche lo sbocco della strada sul viale Varese, in modo assai facile, perchè il fabbricato che l'ostruisce è di proprietà del Comune, che già da molti anni ne sta progettando la ricostruzione.

**14.° — Piazza Giuseppe Verdi (fasc. 39).**

Questa piazza deve essere sistemata, non solo per sè stessa, ma anche per il decoro della Cattedrale.

I lavori inerenti vennero già iniziati da molti anni, e non presentano nessuna difficoltà, neppure economica, dovendosi occupare un'area quasi tutta comunale. Essi allargheranno la piazza sino a filo dei portici di via Maestri Comacini.

**15.º — Piazza Roma (fasc. 29).**

I lavori consisteranno solo nella costruzione di una passerella pedonale, che sorpassando la sede della Ferrovia Nord, metterà sulla via A. Manzoni. Questo nello scopo di facilitare la comunicazione fra la Stazione di Como Lago e l'interno della Città, che oggi riesce troppo lunga ed incomoda, specialmente durante il cattivo tempo.

Basterà abbattere parte della casa ai n. 9-10 di proprietà degli eredi ing. Santiago Corti, casa che si trova in istato cadente, e non importerà quindi grande spesa.

**16.º — Nuova strada parallela al Viale Lecco (fasc. 3).**

Nella citata relazione 3 maggio 1915, a pag. 22, i sottoscritti proponevano di introdurre nel Piano una nuova strada " che dipartendosi dalla barriera di piazza Giuseppe Verdi, e correndo lungo l'antica fossa di levante della Città, apra una breccia nelle mura dietro la torre di S. Vitale, sboccando sul viale Lecco insieme col progettato prolungamento della via Serafino Balestra „.

Questa strada venne già progettata dal Comune, in larghezza di m. 8,00, per diminuire i gravi inconvenienti recati dalla linea della Ferrovia Nord, che chiude a levante la Città, ed ora s'introduce quindi nel Piano.

**17.º — Viale Varese (fasc. 2).**

Si propongono solo le tre piccole modifiche seguenti: a) Correzione delle fronti delle due case ai civici N. 49 e 51, presso la via Gerolamo Borsieri; b) Copertura del fosso che corre lungo tutto il lato est del viale; c) Sistemazione dello stabile comunale all'angolo della via Garibaldi, di cui si è detto sopra al n. 13.

**18.º — Via Cesare Cantù (fasc. 13).**

Verrà sistemata col criterio già seguito dal Comune nella recente costruzione dei magazzini Perti, dandole una larghezza minima di m. 8,00.

19.º — **Via Giovio** (fasc. 38).

Verrà sistemata nelle due tratte adiacenti alla via Cesare Cantù, in modo da togliere le due strozzature ch'essa vi presenta, e portarne la larghezza minima da m. 3,30 a m. 4,50.

20.º — **Via Giuseppe Rovelli** (fasc. 37).

Verrà allargata sul lato di mezzodì, nella tratta compresa fra la via Odescalchi e la via Cesare Cantù; e su quello di tramontana, nella breve tratta precedente l'incontro colla via Unione.

21.º — **Via Natta** (fasc. 36).

Verrà allargata da m. 4,00 a m. 8,00, nella tratta da piazza S. Fedele a via Adamo del Pero, che costituisce una parte dell'arteria che mette a porta Vittoria.

22.º — **Via Adamo del Pero** (fasc. 12).

Nella tratta fra le vie Natta e Rovelli la via Adamo del Pero presenta una forte strozzatura, che si toglierà allargando la strada da m. 4,03 a m. 7,23, nello scopo di migliorare l'arteria che mette a porta Vittoria.

Allo sbocco della strada sulla via Indipendenza verrà eseguito un lieve allargamento.

23.º — **Via Cairoli** (fasc. 9-22).

Varie difficoltà impedirono a suo tempo di costruire questa nuova via nel modo desiderato.

Col Piano regolatore essa verrà migliorata sensibilmente, aumentando la larghezza minima da m. 8,00 a m. 9,80, raccordandone lo sbocco sul Lungo Lario Trento, e sopprimendo l'angolo veramente incomodo formato dalle case Butti e Giulini.

**24.° — Correzioni diverse** (fasc. 6-7-10-11-18-26-28-31-32-41).

Il Piano comprende numerose altre correzioni, fra cui importa specialmente di rammentare quelle relative a *Via Vittani* — *Via Primo Tatti* — *Piazza Mazzini* — *Piazza del Gesù* — *Vicolo Macello Vecchio* — *Via Francesco Muratto* — *Via G. Grimoldi* — *Via Bianchi Giovini* — *Via Plinio*.

Non occorre però di qui aggiungere indicazioni maggiori di quelle segnate nell' Allegato II al Progetto, che contiene: " *l'Elenco riassuntivo dei Piani particolareggiati di esecuzione della costruzione e sistemazione delle vie e piazze interne della Città* „.

**25.° — Via Lambertenghi** (fasc. 34).

Essa verrà prolungata lungo il vicolo esistente fra le proprietà Castagna e Arcioni, con larghezza minima di m. 6,20, fino a sboccare nel viale Varese, di fronte alla via Gerolamo Borsieri.

Con tale prolungamento e colla lieve correzione progettata fra le vie Volta ed Unione, la via Lambertenghi verrà ad assumere un'importanza ragguardevole, servendo a sfollare le vie attigue e parallele, Cinque Giornate ed Indipendenza.

**26.° — Via Macello Vecchio** (fasc. 26).

Coll'apertura delle due nuove arterie in prolungamento di via Cairoli e via Borromino, si rese indispensabile la correzione della via Macello Vecchio che le unisce, e che verrà sistemata in larghezza di m. 10,00, mediante opere d'importanza non solo edilizia, ma anche igienica.

**27.° — Aree che si assoggettano a servitù** (fasc. 1-5-22-23).

Nell'Allegato VIII sono distinte con linee punteggiate le striscie di terreno poste sul Lungo Lario Trento, sul viale Cavallotti e sulla via Giulio Rubini, che vengono assoggettate a servitù di non fabbricare.

Nei terreni a cui appartengono dette striscie, e precisamente in quelli segnati nel Piano particolareggiato coi N. 1-5-22-23, e tinti nella tavola Allegato VIII col colore azzurro, le nuove costruzioni dovranno soddisfare alle seguenti norme:

1.° Gli edifici che verranno eretti dovranno essere particolarmente decorosi ed isolati, con tutte le fronti perimetrali a libero prospetto. Le fronti dovranno essere parallele alle rispettive strade, in arretramento di almeno m. 6,00 sul Lungo Lario Trento, e m. 4,00 sul viale Cavallotti e sulla via Giulio Rubini, con formazione quindi di striscie soggette a servitù di non fabbricare;

2.° Ogni corpo di fabbrica dovrà distare dagli altri non meno di m. 6,00, e di m. 3,00 dal confine, misurate tali distanze dalla sporgenza degli zoccoli;

3.° Gli edifici non conteranno più di tre piani, compreso il terreno, e le fronti non dovranno avere una lunghezza maggiore di m. 30,00;

4.° Gli spazi fra i vari edifici e fra questi e la strada dovranno esser coltivati a giardino;

5.° La chiusura di tali spazi verso la strada, e le divisioni interne fra le proprietà, dovranno eseguirsi mediante cancellate in ferro, su parapetti in muratura alti non oltre 1,20.

Non occorre dimostrare la convenienza delle limitazioni proposte, trattandosi di terreni attigui a giardini e viali pubblici, di cui costituiscono quasi un complemento.

Tali norme sono quasi esattamente quelle che appaiono nell'Allegato C alla Relazione 15 febbraio 1909 dell'Ufficio tecnico municipale sul "*Piano Regolatore edilizio e di ampliamento della Città di Milano*", norme che vennero approvate, ed introdotte poi nella Legge 13 luglio 1912, n. 866, con cui al detto Piano venne dato valore legale.

Limitazioni simili si erano del resto già adottate dal nostro Comune per la vendita delle aree comunali poste sul lato occidentale del viale Cavallotti. Esse, mentre riesciranno utili alla Città, non deprezzeranno punto le proprietà private, ed anzi potranno accre-

scerne il valore, rendendole meglio atte alla costruzione di ville signorili, dalle quali verrà allontanato ogni pericolo di deturpamento, che potesse derivare dalle proprietà vicine.

## II. — PIANO DEI SOBBORGHII.

Il Piano particolareggiato di esecuzione della costruzione e sistemazione delle vie e piazze dei Sobborgii venne diviso in tre parti:

- A — Zona a levante della Città ;
- B — Zona a mezzodì " "
- C — Zona a ponente " "

Nella presente descrizione verranno indicate sommariamente le principali opere progettate nelle tre zone, senza tenerle distinte le une dalle altre, nello scopo di meglio dare un concetto d'assieme del Piano.

### 1.º — Allargamento del Viale Geno (fasc. 1).

Dopo l'acquisto della Villa Geno, che ha arricchito la Città di un palazzo e di un parco veramente preziosi, ma provvisti di una strada d'accesso di larghezza affatto insufficiente, variabile da m. 4.00 a m. 6.00, è sorto vivo nella cittadinanza il desiderio di costruire un comodo viale meglio rispondente al decoro del parco e della Città.

A tale desiderio corrisponde l'allargamento progettato nel Piano, per cui il viale verrà portato ad una larghezza quasi costante di m. 16, mediante occupazione della spiaggia lacuale.

### 2.º — Nuova strada lacuale dal Campo Garibaldi all' Olmo (fasc. 29).

La strada provinciale Regina, che conduce a Cernobbio, percorre tutta la via Borgo Vico, la quale per la sua tortuosità e ristrettezza, e per i binari della tramvia elettrica che la percorrono, presenta condizioni difficilissime per il transito dei passeggeri e dei veicoli.

Da lungo tempo si sente quindi il bisogno di alleggerirla, costruendo una nuova strada a lago, la quale presenterebbe poi anche



il rilevante vantaggio di completare i *quais* della Città, permettendo al cittadino ed al forestiero di percorrere tutta la sponda del Lario, nell'ambito del territorio comunale, dalla Villa Geno sino a Tavernola, per proseguire quindi direttamente verso Cernobbio.

Sarà questa un'opera apparentemente di lusso, ma realmente di vera necessità, perchè il transito attraverso la via Borgo Vico si è ormai reso, non solo difficile, ma anche pericoloso, soprattutto all'arrivo dei treni, e nell'occasione di pubbliche feste.

La strada progettata ha una larghezza minima di ml. 15, e non richiederà una forte spesa d'esproprio, perchè correrà quasi esclusivamente sulla spiaggia demaniale, in parte data in concessione ai privati.

Importa poi anche di rammentare che il vasto piazzale dell'Olmo, a cui il nuovo viale mette capo, è bensì proprietà dei duchi Visconti di Modrone, che posseggono il grandioso palazzo che lo fronteggia, ma è soggetto a servitù secolare di uso pubblico.

Naturalmente il nuovo viale verrà poi in due punti messo in comunicazione colla via Museo Giovió e quindi col Borgo Vico.

Al suo imbocco nel Campo Garibaldi esso verrà prolungato sino ai giardini pubblici e alla rotonda, mediante un grandioso viale della larghezza di ml. 20, il quale correrà in parte su proprietà comunale e nel resto su spiaggia demaniale; prolungamento solo ora reso possibile, in seguito alla costruzione del nuovo cantiere della Società Lariana a Tavernola, ed al prossimo abbattimento del vecchio in Campo Garibaldi.

### **3.º — Nuova strada dalla Stazione Ferrovie di Stato al Campo Garibaldi (fasc. 25 e 29).**

Allo scopo di sfollare anche la tratta meridionale della via Borgo Vico, è parso necessario di prolungare la nuova strada la quale all'Olmo, attraverso il Campo Garibaldi, la proprietà Costantini e quella delle Cieche e Sordomute, fino allo sbocco sul piazzale del ponte di S. Rocchetto, dove convergono le vie Borgo Vico, Recchi, Tolomeo Gallio, Stelvio, Gottardo.

In questo modo, dalla nuova Stazione passeggeri, progettata dalle Ferrovie di Stato, e segnata nella pianta in tinta rossa, attraverso il nuovo piazzale che il Comune sistemereà, trasformando il giardino pubblico ora esistente, i viaggiatori ed i veicoli potranno dirigersi al Campo Garibaldi, all'Olmo, a Cernobbio ed oltre, seguendo la nuova strada qui descritta e quella dell'Olmo soprassegnata al n. 2, con un percorso quasi rettilineo, comodo per la conveniente larghezza e l'andamento quasi orizzontale, evitando il transito attraverso la stretta e tortuosa via Borgo Vico, di cui vennero già sopra indicati gli inconvenienti.

La nuova strada avrà una larghezza di ml. 20 attraverso il Campo Garibaldi, e di ml. 15 nel rimanente.

In seguito al progetto delle Ferrovie di Stato di costruire la nuova stazione passeggeri nel terreno sottostante l'attuale, si è poi introdotto nel Piano la proposta di sistemare l'attuale giardino pubblico a nuovo piazzale, espropriando parte degli stabili ai n. 218, 223, 230 della mappa dei Borghi di Como.

Il Campo Garibaldi verrà sistemato mediante la costruzione di due nuove strade, una longitudinale ed una trasversale, in aggiunta alla diagonale per l'Olmo, dividendolo così in sei campi che saranno adibiti a giardini.

#### 4.<sup>o</sup> — Nuova strada a monte (fasc. 3).

Il Piano parziale d'ampliamento del 1887 comprendeva una nuova strada destinata a congiungere la località di S. Croce con la via Torno.

Tale strada non venne eseguita, ed il relativo progetto venne in seguito studiato nuovamente dal Comune seguendo nuovi tracciati, ma non posto mai in esecuzione.

Fin dal 1915, iniziando gli studi del Piano regolatore, i sottoscritti riprendevano gli studi inerenti, e portavano a termine il progetto di una nuova strada che, continuando in linea retta la via Giuseppe Ferrari, e quindi svoltando a sinistra, e correndo alle falde del monte di Brunate, sboccava in via Torno, poco dietro la chiesa di S. Agostino, e precisamente attraverso la proprietà Clerici.

La strada ha una larghezza costante di ml. 10 nel prolungamento di via Ferrari, e di ml. 8 nel resto, e viene opportunamente collegata colla via Gorio mediante un breve tratto carrozzabile, ed una rampa pedonale la quale continua sino alla via Giuseppe Brambilla, e colla via Maurizio Monti con una semplice scalinata.

Per desiderio espresso dalla on. Giunta municipale, la nuova strada venne poi prolungata verso mezzodì fino a raggiungere la via Tomaso Grossi alla *Badirada*, in modo da metterla in diretta prosecuzione colla strada che conduce a Brunate ed a Civiglio.

#### 5.º — Copertura del torrente Cosia (fasc. 16).

Il desiderio di coprire il torrente Cosia è sorto da lungo tempo nella cittadinanza, e l'on. Amministrazione comunale già da vari anni ha provveduto alla redazione di un regolare progetto dell'opera, dal ponte di S. Martino fino all'incontro col Lungo Lario Trento, poichè la copertura della tratta attraversante i giardini pubblici venne eseguita fin dal 1900, coll'avanzo dei fondi dell'Esposizione voltiana.

L'opera ha anzitutto scopo ed importanza igienica, ma al tempo stesso viene a creare un'arteria importantissima per lunghezza e per larghezza, che riuscirà di grande utile alla viabilità ed al commercio cittadino, alleggerendo anche la Città ed i Sobborghi dal transito dei veicoli che dalla Brianza e dalla pianura lombarda si dirigono verso Cernobbio ed oltre, lungo la sponda occidentale del lago.

La copertura verrà eseguita in cemento armato, e in generale conterà di due strade carrozzabili laterali larghe almeno 10 m., divise da un'aiuola centrale. In alcune tratte le due carreggiate verranno a confondersi in modo da formare una strada sola.

Importante per la viabilità riuscirà soprattutto l'attraversamento della Ferrovia Nord, che verrà eseguito mediante due passaggi a livello laterali ed un cavalcavia centrale, che riuscirà utilissimo, non solo per il transito comune, ma anche per le eventuali future linee tramviarie.

#### 6.° — Via Leone Leoni (fasc. 18).

La sistemazione di questa via, che verrà portata ad una larghezza variabile da m. 13 a m. 15, verrà eseguita specialmente mediante la copertura del Fiume Aperto, la quale pure è da tempo desiderata anche per ragioni igieniche.

La strada verrà continuata oltre il piazzale della caserma De Cristoforis, con larghezza di 10 m., sino al viadotto della Ferrovia Nord, secondo il noto progetto dell'ing. Attilio Abbate.

Quindi essa proseguirà fino a raggiungere la vecchia strada comunale di Albate e la provinciale Canturina, ma non già lungo la sponda sinistra, come al progetto sopracitato, bensì lungo la sponda destra; questo specialmente nello scopo di attraversare terreni più soleggiati e meglio atti alla fabbricazione, e di mantenere una maggior distanza dalla provinciale e dalla comunale esistenti.

#### 7.° — Strade attigue alla Stazione ferroviaria dei Borghi di Como (fasc. 11, 12, 13).

Il problema più difficile che si presentò nello studio del Piano regolatore esterno fu quello di sistemare le strade attigue alla Stazione della Ferrovia Nord al Gerbetto.

È noto che la Società delle Ferrovie Nord-Milano intende ampliare quella stazione, occupando i terreni attigui dell'Orfanotrofio maschile. Ma tale ampliamento non si potrebbe eseguire, senza prima provvedere alla soppressione del passaggio a livello ora esistente fra la piazza Venti Settembre e la via Briantea.

Ora tale soppressione presenta varie difficoltà, dovute anche al fatto che la via Briantea e la successiva via Giuseppe Sirtori formano parte della strada provinciale che da Como mette a Lecco.

Dopo numerosi studi di una variante alla suddetta provinciale, con sovrappassaggio o sottopassaggio della linea ferroviaria, d'accordo colla on. Amm. comunale, si concluse di risolvere il problema mediante un cavalcavia, da costrurre sulla linea congiungente il punto d'incontro delle vie Dante e Dottesio col punto d'incontro delle vie Giulini e Mentana.

In tal modo la strada provinciale, giunta al quadrivio di fronte alla chiesa di S. Agata, in luogo di svoltare a sinistra verso la stazione del Gerbetto, proseguirà lungo la via Luigi Dottasio, e continuerà lungo quella direzione sovrappassando con due cavalcavia la Ferrovia Nord e la via Sirtori, per poi, giunta all'incontro colla via Mentana, svoltare a destra sul prolungamento della medesima, che verrà eseguito in larghezza di m. 10, fino allo sbocco sul viale Cesare Battisti.

L'accesso alla Stazione del Gerbetto si avrà dalla nuova provinciale, per i pedoni mediante una scalinata in discesa dal cavalcavia sulla piazza XX Settembre, e per i veicoli dalla provinciale stessa al suo incontro colla via Mentana, nonchè dalla via Giuseppe Sirtori, che verrà allargata a 10 m., e dalla nuova via Giorgio Giulini, che verrà costrutta con egual larghezza minima attraverso le proprietà private.

Il collegamento della nuova provinciale colla via Carloni verrà eseguito mediante una nuova tratta di strada lunga m. 100. — e larga m. 9. —.

#### 8.º — Sistemazione e prolungamento della via Regina (fasc. 23).

La costruzione del nuovo scalo merci delle Ferrovie di Stato, che si stende fra la Stazione centrale ed il Cimitero, parallelamente alla via Regina, e la conseguente già compiuta sistemazione di questa nella tratta che lo lambisce, consigliò di studiare l'allargamento della tratta restante dal Cimitero fino a S. Rocco, ed il suo prolungamento fino alle vie Castel Baradello, Napoleona, Alciato, Viganò.

Questo nello scopo di facilitare ed abbreviare l'accesso al nuovo scalo merci per i veicoli che provengono da Camerlata e dagli opifici industriali che sorgono all'estremità meridionale della città, alleggerendo la via Milano dal passaggio di numerosi e grossi carichi.

Un integramento della nuova strada verrà costituito dall'allargamento delle vie Francesco Viganò, Andrea Alciato e Gabriele

Castellini, che verrà a migliorare la viabilità ed a favorire il sorgere di nuovi edifici in quella zona.

#### 9.º — Nuova via al Cimitero (fasc. 21).

Il nostro Cimitero monumentale è affatto privo di una comoda e decorosa strada d'accesso proporzionata alla sua importanza.

Sin dal 1913 l'ing. Angelo Zanini progettava una strada che da via Milano andasse a sboccare di fronte all'ingresso del Cimitero.

La via proposta nel Piano attuale è una variante di quel progetto, e si diparte dalla via Milano attraversando gli stabili degli Eredi Binda, anche nello scopo di risanarli.

La strada è costituita da due tratte rettilinee con larghezza di m. 8, che s'incontrano ad angolo ottuso in un piazzale circolare del diametro di m. 30, che verrà costruito sul prolungamento dell'asse trasversale del Cimitero, e che verrà convenientemente piantumato.

Il contratto preliminare eseguito dal Comune per l'acquisto del terreno dei fratelli Colombo, posto nell'angolo fra il torrente Cosia e la via S. Abbondio, nello scopo di erigervi il padiglione d'isolamento per le malattie infettive, contratto per cui il Comune si obbligava ad eseguire lungo il detto fondo una strada parallela al Cosia, ed i fratelli Colombo a cedere gratuitamente il terreno necessario per prolungarla, aveva naturalmente consigliato di introdurre nel Piano questa nuova strada, la quale andava a congiungersi colla suddetta via d'accesso al Cimitero, nella rotonda segnata al punto d'incontro dei due rettilinei.

Ma non avendo l'Autorità superiore autorizzato l'acquisto, si dovette naturalmente stralciare la nuova strada dal Piano.

#### 10.º — Nuova strada

##### a mezzodì della nuova piazza d'Armi (fasc. 19).

La costruzione della caserma De-Cristoforis e della piazza d'Armi che si stende a levante della medesima, ha consigliato di progettare una strada che, correndo ai piedi della collina che s'alza verso mezzodì, congiunga il sottopassaggio della Ferrovia Nord a S. Giuseppe

e la strada della Corretta, in prolungamento della via Leone Leoni, che, come già si disse, continuerà poi fino a congiungersi colla provinciale Canturina.

La nuova strada ha una larghezza di 10. — m., e contempla anche l'allargamento del sottopassaggio della Ferrovia Nord, indispensabile se si vuol dare alla zona di S. Giuseppe quello sviluppo civile ed industriale che giustamente si attende.

#### 11.º — Rete stradale dei prati di S. Giuseppe (fasc. 17).

L'Ufficio tecnico comunale ha già da tempo eseguito lo studio della nuova rete stradale dei prati di S. Giuseppe, destinata a rendere fabbricabile quella vasta zona di terreno, dove ora già sorgono vari opifici: la sua costruzione venne anzi già condotta a buon punto.

Nel Piano regolatore non si è fatto altro che completarla, prolungando le vie Magenta e Palestro fino all'incontro della copertura del torrente Cosia, e sistemando la via Francesco Anzani fino alla via Valleggio, la quale verrà nella sua prima tratta opportunamente allargata.

#### 12.º — Nuova trasversale

fra la via Briantea e l'estremo sud della via Carloni (fasc. 15).

La costruzione delle nuove vie Belluno ed Udine ha consigliato di progettare una nuova strada parallela alla prima e perpendicolare alla seconda, la quale congiunga il quadrivio formato dalla via Briantea colla via Teresa Ciceri, al crocivio delle vie Ambrosoli, Piave e Carloni.

La nuova strada larga m. 10. — e costituita da un rettilineo lungo 250 m., verrà collegata colla via Carloni anche mediante una nuova breve tratta larga m. 8. —, lungo la roggia Molinara, che verrà coperta, espropriandosi i vecchi fabbricati rustici costituenti il molino del Roggione.

In pari tempo si provvederà alla sistemazione dell'ultima tratta della via Carloni, con larghezza di m. 8.50, secondo il progetto dell'Ufficio tecnico municipale.

### 13.º — Via Zezio (fasc. 6).

La via Zezio, di notevole importanza, perchè corre lungo la maggior parte della zona di levante della città, ha nelle sue prime tratte verso S. Martino un andamento irregolare e tortuoso, con larghezze che scendono anche al disotto dei quattro metri.

Essa verrà quindi opportunamente allargata e corretta, portandola ad una larghezza minima di m. 7. 50.

La sistemazione di maggior rilievo è quella relativa alla tratta corrente tra la via Briantea e la via S. Martino, in cui occorre abbattere vari fabbricati, i quali non hanno però nessuna importanza, e sono anzi vecchi e cadenti. Allo sbocco sulla via Briantea verrà notevolmente allargata l'attuale piazzetta, nello scopo di ottenere un migliore collegamento colla via Briantea, e di dare il necessario sviluppo ai binari di scambio della tramvia elettrica comunale.

Nelle altre tratte verranno eseguiti allargamenti di minor importanza, quali appaiano dal Piano, e che qui non occorre di precisare, avvertendosi solo che occorrerà coprire la breve tratta del torrente Valduce che corre lungo la strada.

La via Bona Lombarda, che costituisce quasi un prolungamento della via Zezio, verrà rettificata sul lato di ponente, in modo da darle un conveniente sbocco sulla via Piave.

### 14.º — Via Luigi Guanella

#### e copertura del torrente Valduce (fasc. 9).

Verrà attuato il vecchio progetto dell'Ufficio tecnico municipale per la sistemazione della via Giovanni da Cermenate, ora via Guanella, in larghezza di m. 8. 50 a 10. —.

Si procederà poi anche al completamento della sistemazione del torrente Valduce in prolungamento della via Luigi Dottasio, in larghezza di m. 10. —, costruendo così una strada che, insieme colla via Giorgio Giulini e colla nuova strada destinata a sovrappassare la Ferrovia Nord e la via Sirtori, verrà a costituire la nuova e più importante arteria trasversale dei Sobborghi, fra via Zezio e via Milano.



Per congiungere la via Luigi Guanella colla via Dottesio, verrà poi costruita una nuova via larga 10. — m., traversante l'area dell'ex polveriera.

Queste nuove strade correranno attorno ai terreni che il Comune aveva acquistato per erigervi le Scuole normali, terreni della superficie di circa m.<sup>2</sup> 15,000. —, che aumenteranno notevolmente di valore, e che il Comune potrà quindi alienare con sensibile guadagno, per costruzioni civili od industriali.

#### 15.º — **Via Giuseppe Brambilla** (fasc. 2 e 3).

Essa verrà corretta mediante l'abbattimento della casa comunale posta all'angolo della via Prudenziara, e l'allargamento della tratta fra la piazza di S. Giuliano e la via Pessina, la quale ultima verrà allargata nella prima tratta sul lato di tramontana. Correzioni queste rese indispensabili in seguito alla costruzione del nuovo grandioso palazzo scolastico.

La sistemazione della via Brambilla ha consigliato poi l'allargamento della piazza Coloniola lungo il lato di levante, che costituisce il prolungamento della prima, abbattendosi le basse e cadenti casupole che fronteggiano la canonica di S. Agostino.

#### 16.º — **Via Torno** (fasc. 2).

Il progetto della nuova strada a monte ha reso indispensabile l'allargamento della prima tratta della via Torno, fra la piazza di S. Agostino e la via Gaspare Molo, allargamento che si propone in larghezza di m. 8. —. Per completare l'opera si propone poi anche l'allargamento a m. 12. — della breve tratta di strada fra piazza Umberto I e via Torno.

#### 17.º — **Via Coloniola, via Crespi e strade attigue** (fasc. 2).

La costruzione della Funicolare di Brunate, l'acquisto della Villa Geno e la progettata nuova strada a monte danno al Sobborgo di S. Agostino un'importanza tale da rendere necessaria la correzione delle ristrette ed irregolari vie interne.

Per questo venne introdotta nel Piano la sistemazione delle vie Coloniola e Crespi, e di quelle che le congiungono fra di loro e colla via Torno.

#### 18.° — Via Maurizio Monti

e nuova comunicazione fra essa e la via Pessina (fasc. 4 e 5).

La via Maurizio Monti, importante perchè serve alla comunicazione più diretta fra la piazza del Duomo e la via Zezio, verrà portata alla larghezza quasi uniforme di ml. 5.50.

È noto che l'ing. Carlo Reina ha da tempo predisposto il progetto di un mercato coperto da erigere sull'area comunale dell'ex tintoria Gillet. Per accedere a tale mercato, tanto dalla via Maurizio Monti quanto dalla via Enrico Pessina, l'Ufficio tecnico municipale ha in questi giorni predisposto il progetto di una strada costituita da un ramo che sbocca nella prima, e da due rami che sboccano nella seconda, con larghezze da ml. 8 a ml. 10, rami che al loro punto d'incontro formeranno una piazza di m. 23 × 25.

#### 19.° — Via Milano (fasc. 10 e 14).

La via Milano verrà corretta in due tratte, la prima allo sbocco nella piazza Vittoria, mediante abbattimento del porticato, la seconda allo sbocco nella piazza di S. Bartolomeo, in modo da togliere l'attuale restringimento.

Due altre migliorie inerenti alla via Milano sono poi costituite dall'allargamento dell'imbocco della via Venti Settembre, e dal prolungamento della via privata Beltramini sino alla copertura del torrente Cosia, strada che verrà espropriata e resa pubblica in tutta la sua lunghezza, con larghezza minima di m. 5.

#### 20.° — Via Ospedale (fasc. 22).

Anche la via Ospedale verrà leggermente allargata in due tratte, la prima di fronte all'Ospedale di S. Anna, e la seconda nella tratta precedente la via Michele da Carcano.

21.º — Via Gerolamo Borsieri (fasc. 24).

La via Gerolamo Borsieri acquisterà notevole importanza in seguito al progettato prolungamento della via Lambertenghi sul viale Varese, perchè verrà a costituire la comunicazione più diretta fra il centro della città e la Stazione ferroviaria.

Essa verrà quindi convenientemente corretta e allargata, in modo da dare allo sbocco sul viale Varese una larghezza di m. 10.

22.º — Nuove strade fra il viale Cavallotti, via Tolomeo Gallio e via Recchi (fasc. 26).

Dopo l'acquisto dei fabbricati e terreni dell'attuale caserma Sirtori, il Comune aveva provveduto allo studio di un Piano regolatore per lo sfruttamento di quegli stabili. Tale Piano dovette però subire una prima modifica in seguito alla costruzione del Politeama, una seconda per il progetto del palazzo delle Poste, ed una terza per quello degli edifici delle Scuole normali e del relativo Convitto.

Per soddisfare a questi bisogni venne quindi predisposto il Piano attuale, in cui si prevede :

- a) allargamento a m. 10 della via Petrololo, nella parte precedente il sottopassaggio della Ferrovia al lago ;
- b) costruzione di una nuova strada, larga m. 10, dal viale Cavallotti al risvolto della via Petrololo ;
- c) idem dal termine della via Giulio Rubini alla via Petrololo ;
- d) idem dalla via Tolomeo Gallio alla nuova strada sopra descritta alla lettera c ;
- e) correzione della via Tolomeo Gallio sul lato di tramontana.

Nell'allegato VIII è distinta con linea punteggiata la striscia di terreno posta sul viale Cavallotti, che viene assoggettata a servitù di non fabbricare, e nel terreno a cui appartiene detta striscia, e precisamente in quello segnato nel Piano particolareggiato col n. 26, e tinto nella tavola Allegato VIII col colore azzurro, le nuove costruzioni dovranno soddisfare alle cinque norme segnate al n. 27 del Capo precedente.

### 23.º — Via Borgo Vico (fasc. 27).

La via Borgo Vico, ristretta, irregolare e tortuosa, presenta grandi difficoltà per una conveniente sistemazione, la quale è veramente indispensabile in una strada provinciale che conduce alla Dogana di Ponte Chiasso e quindi alla Svizzera, ed è percorsa da due importanti linee tramviarie, quella di Cernobbio e quella di Monte Olimpino.

Nel Piano si propone quindi di eseguirne l'allargamento e la correzione in sette punti diversi :

1.º — Di fronte alla via Raschi, con allargamento anche della prima tratta di quest'ultima.

2.º — All'angolo colla via Pra Pasquee.

3.º — Di fronte alle proprietà Musa e Saporiti.

4.º — Di fronte alle proprietà Saporiti e Crespi.

5.º — Di fronte all'imbocco della via Museo Giovio.

6.º — In corrispondenza alle proprietà Marietti e Mensa vescovile.

7.º — Di fronte alla chiesa di S. Salvatore, con formazione di un piazzale e allineamento della proprietà Unione Industrie Seriche sulla linea del palazzo della Società medesima.

### 24.º — Via Ventisette Maggio (fasc. 28).

La via Ventisette Maggio, che dopo aver percorso il lato di mezzodi del Campo Garibaldi prosegue verso S. Fermo, verrà anzitutto corretta lungo la proprietà Gabaglio, in modo da poter prolungare il viale d'ippocastani sino alla via Borgo Vico. Quindi verrà allargata la piazzetta di S. Teresa abbattendosi la casa Cassina e l'attigua soppressa chiesa di proprietà comunale. La tratta che mette al sottopassaggio della ferrovia Como-Chiasso, si allargherà in modo da comprendere una seconda arcata del viadotto, e da permettere quindi il passaggio della progettata tramvia per Monte Olimpino e S. Fermo.

Da ultimo si provvederà all'allargamento di m. 2 di tutta la tratta rettilinea della strada sino al tornante, allargamento che però

non si potrà eseguire lungo il gruppo di case Verga e Onnis, per evidenti ragioni economiche.

### III. — PIANO DELLA FRAZIONE DI CAMERLATA.

#### 1. — Nuova strada

**dalla Caserma De Cristoforis alla Provinciale Canturina (fasc. 1).**

La strada provinciale della Napoleona già da molti anni presenta la necessità di venire alleggerita dall'eccessivo transito di persone e di veicoli, necessità resa assai più grave in seguito alla costruzione delle linee tramviarie suburbane.

La precedente Amministrazione comunale faceva quindi studiare dall'ing. Attilio Abbate il progetto di una nuova strada che dal piazzale della caserma De Cristoforis conducesse alla provinciale Canturina, svolgendosi lungo la sponda sinistra del Fiume Aperto, fra esso e la sede della ferrovia Nord-Milano.

Come venne già sopra esposto al n. 6 del capo precedente, i sottoscritti ritennero però conveniente di introdurre la nuova strada nel Piano, colla larghezza proposta di m. 8, ma portandola però sulla sponda destra, nello scopo di rendere fabbricabili terreni più solatii, di mantenere una maggior distanza dalle strade esistenti, ed anche di risparmiare numerose opere d'arte, e soprattutto il sottopassaggio della comunale che dalla Napoleona mette ad Albate.

#### 2. — Nuove strade

**fra la Napoleona e la via Castel Baradello (fasc. 2).**

I terreni posti fra la provinciale Napoleona e la comunale di Castel Baradello offrono notevole importanza per la loro posizione e fabbricabilità.

Si ritenne quindi conveniente dotarli di un gruppo di cinque nuove strade, larghe tutte m. 10, una corrente quasi in fregio alla Napoleona, e quattro quasi perpendicolari alla prima, e salienti da

essa sino alla via Castel Baradello, che verrà allargata a m. 10, in modo da suddividere quella vasta zona di terreno in cinque isolati, su cui non mancheranno di sorgere presto importanti costruzioni civili.

### **3 — Nuova strada di collegamento della comunale per Albate colle provinciali per Cantù, Milano e Varese (fasc. 3-4-5).**

Il notevole sviluppo preso dalla frazione di Camerlata, specialmente dal lato industriale, ha consigliato d'introdurre nel Piano una nuova strada larga 10 metri, in prolungamento della prima tratta della comunale per Albate, la quale raggiunga con un rettilineo di 415 m. la provinciale Canturina. Quindi essa piega a destra, sboccando sulla consorziale della Guzza, e da ultimo piegando di nuovo a destra, con un rettilineo di 345 m., e attraversando la provinciale Milanese, termina all'incontro colla provinciale Varesina.

Per meglio favorire l'ampliamento della Frazione, venne poi progettata una nuova strada rettilinea, larga pure 10 m. e lunga m. 200, che si stacca dalla precedente nella sua prima tratta, e correndo parallelamente alla prima tratta della Canturina, va a sboccare sulla Napoleona.

### **4. — Nuove strade fra la comunale dell'Acquanera e la ferrovia Nord-Milano (fasc. 6).**

La zona compresa fra la comunale dell'Acquanera e la ferrovia Nord-Milano è provvista di strade ristrette e tortuose, in parte comunali e in parte consorziali.

Dovendosi regolare la viabilità in quella zona importantè per la vicinanza delle stazioni delle ferrovie Stato e Nord-Milano, del Tiro a segno e del Cimitero, si ritenne opportuno d'introdurre nel Piano la correzione e l'allargamento della comunale di Belvedere, e delle consorziali della Salesa e del Campasc, nonchè la costruzione di una nuova strada che congiunga il piazzale del Bersaglio colla consorziale della Salesa, e quindi prosegua lungo l'attuale ponte-canale sulla ferrovia Milano-Chiasso, sino all'incontro dell'argine della ferrovia Nord-Milano.

#### IV. — PIANO DELLA FRAZIONE DI MONTE OLIMPINO.

##### I. — Nuove strade

##### per Brugeda e Ponte Chiasso (fasc. 1).

La strada dalla provinciale per la Svizzera alla frazione di Brugeda verrà corretta e allargata sul lato di ponente, nello scopo di poter collocarvi un binario che, staccandosi dalla Ferrovia di Stato a Ponte Chiasso, e sottopassando in galleria la provinciale per la Svizzera ed il colle di Quarcino, vada a terminare nella pianura di Tavernola, nella nuova stazione ferroviaria che il Comune desidera veder sorgere lungo la sponda destra del torrente Breggia, nel doppio scopo di collegare la desiderata ferrovia Lariana Como-Chiavenna colla Ferrovia di Stato, e di consentire il trasporto da Como a Tavernola dello scalo ferroviario dei Giardini pubblici della Città.

Dalla strada così corretta si staccano due nuove strade larghe m. 8, dirette verso il confine Svizzero, e segnate in rapporto col Piano regolatore della Città di Chiasso.

Due nuove strade quasi normali alle precedenti e larghe m. 10 le collegano poi fra di loro, formando tre piazzali all'incontro.

Il vasto terreno paludoso, di forma quasi triangolare, denominato Laghetto, compreso fra la strada di Brugeda e le due nuove strade vicine al confine Svizzero, verrà espropriato, sia per scopo igienico, sia per dotare la frazione di Ponte Chiasso di un giardino pubblico.

Da ultimo verrà ridotto a strada comunale il sentiero che collega le consorziali della Casetta e di Brugeda, che verranno in parte allargate.

##### 2. — Nuova strada da Brugeda a Quarcino (fasc. 2).

Verrà costruita una nuova strada larga m. 6, la quale correndo a mezza costa fra la nuova consortile per Maslianico e la vecchia strada di Quarcino, colleghi la frazione di Brugeda colla consortile che da Quarcino scende al torrente Breggia.

**3. — Allargamento della comunale da Tavernola a Gerenzana ed a S. Bartolomeo delle Vigne (fasc. 3).**

Questa strada verrà allargata sino a m. 7 nelle sue prime due tratte, e precisamente fino all'angolo in cui verrà a sboccare la nuova via proveniente da Bignanico, specialmente nello scopo di dare a questa un conveniente sfogo.

**4. — Allargamento della comunale da Gerenzana a Polano (fasc. 4).**

L'allargamento verrà fatto sul lato di mezzodì, portandone la larghezza a m. 10, in corrispondenza coi bisogni della nuova rete stradale di Tavernola, di cui si dirà qui sotto al n. 5.

**5. — Stazione ferroviaria e nuova rete stradale di Tavernola (fasc. 5-6-7-8-9-10-11-12-13).**

Come si disse sopra al n. 1, venne introdotto nel Piano il tronco ferroviario destinato a congiungere la Stazione di Chiasso colla nuova Stazione viaggiatori e merci che da molti anni il Comune di Como desidera veder sorgere lungo il torrente Breggia, a poca distanza dal suo sbocco nel lago, stazione per cui vennero quindi previsti i necessari espropri. Essa verrà collegata colla provinciale Como-Cernobbio mediante una nuova grande arteria rettilinea larga m. 16, e lungo il lato di mezzodì verrà lambita da una nuova strada larga m. 10, destinata a congiungere la piazza frontale della Stazione colla consorziale dei Prati.

Fra la suddetta arteria larga m. 16, la provinciale Como-Cernobbio, e la comunale da Tavernola a Gerenzana e Polano, verrà costrutta una nuova rete di strade di larghezze variabili da m. 6 a m. 10, atte a sviluppare l'edilizia in quella località che, per la sua felice posizione, per l'andamento piano del terreno, e la vicinanza all'importante centro civile e industriale di Cernobbio, si presta in modo speciale alla fabbricazione, tanto più poi in vista della nuova grandiosa Stazione ferroviaria sopraindicata.



6. — Nuova strada da Bignanico a Tavernola (fasc. 14).

La costruzione di una strada che da Monte Olimpino conduca a Tavernola è da tempo nei desideri del Comune e della popolazione.

Era prima intenzione dei sottoscritti di iniziarla di fronte alla fabbrica di orologi Obrecht, seguendo l'andamento della strada esistente sino a Roncate, per poi scendere con dolce pendio a Gerenzana, ma varie circostanze impedirono di attuare questo proposito, e consigliarono invece di costruire una strada affatto nuova, che si diparta dalla provinciale per la Svizzera alla località detta Vignascia, lambendo a monte la frazione di Bignanico, e proseguendo quindi fino alla consorziale Bernasconi. Essa prosegue poi seguendo per buon tratto l'andamento di questa, e quindi l'abbandona, sviluppandosi a mezza costa, per poi scendere con due larghi tornanti sino a raggiungere la comunale da Bignanico a S. Bartolomeo delle Vigne, nel punto in cui essa forma un angolo acuto.

Questa strada affatto nuova, della larghezza di m. 6, presenta grande importanza per la viabilità e l'edilizia cittadina, servendo a congiungere con un'arteria affatto nuova la frazione di Monte Olimpino con quella di Tavernola, colla nuova stazione ferroviaria e col Comune di Cernobbio, ed a porre sul mercato una vastissima zona di terreni fabbricabili, che saranno molto appetiti per la loro felice situazione, sopra una collina aprica che domina tutta la Città, i monti circostanti ed i due primi bacini del Lario.

*Como, 24 maggio 1919.*

Ing. LUIGI CAPELLI.

Ing. ANTONIO GIUSSANI.

ALLEGATO II

---

ELENCO RIASSUNTIVO

dei Piani particolareggiati di esecuzione della costruzione

e sistemazione

delle Vie e Piazze interne della Città

---

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero di ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti in proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di partiti	Libera	Complessiva			Con servitù di partiti	Complessiva
				5	6	7	8	9	10	11			12	13
1	<b>Viale Cavallotti.</b> — Si propone anche pel lato di levante la servitù (in parte già stabilita dal Comune pel lato di ponente) che i futuri fabbricati abbiano ad essere isolati e colle fronti parallele al lato stradale e distanti da questo m. 4,00 (quattro).	1 2 3 4 5	9 5 Como-Città 282 279 1561 Como-Borghli 2 Como-Città			Ml. 344 108 132 176 364 380	1504,00							
2	<b>Viale Varese.</b> — Si propongono tre correzioni: a) Soppressione di un tratto di parapetto e fosso vicino alla Torre in guisa da raccordare il Viale coll'angolo Nord-Ovest della Torre, nonchè la copertura del fosso per tutta la lunghezza del Viale; b) Correzione delle fronti di due case a mezzodi dell'imbocco di Via Gerolamo Borsieri; c) Raccordo simmetrico al Viale Cavallotti rispetto all'asse di Via Garibaldi. Le correzioni suddette non figurano nel vecchio piano regolatore.	2 3 4-5 6 7 8 9 10 11 12 13	382 1551 1552 383 168 384 169 199-a b 152 163 334 Como-Borghli Como-Città		95,20 51,00 156,00 283,50 55,50 61,50 45,00 384,50 27,00 6,09 114,22	1279,51					95,20 51,00 156,00 283,50 55,50 61,50 45,00 384,50 27,00 6,09 114,22			
3	<b>Viale Lecco.</b> — Si propone una nuova via parallela alla ferrovia Nord fra questa e la vecchia mura fortificata con sbocco a ponente della Torre detta di S. Vitale. Questa strada larga m. 8,00 non figurava nel vecchio piano ed è resa necessaria per ovviare all'inconveniente dei passi a livello ferroviari. La strada proposta sarà abbandonata solo in caso che la Società Nord-Milano provveda alla sopraelevazione della linea.	1 2 3 4 5 6 7	1056 1096 1223 1224 1225 1226 1227 Como-Borghli		1104,37 1365,00 784,12 303,75 1024,12 — —	4581,36					1104,37 1365,00 784,12 303,75 1024,12			
4	<b>Via Alessandro Volta.</b> — Per questa via erano previste nel vecchio piano regolatore tre correzioni: a) Dell'angolo di levante con Via Lambertenghi; b) Dell'angolo di ponente con Via Cinque Giornate; c) Allargamento del tratto fra la Chiesa di Sant' Eusebio e la Via Garibaldi in larghezza di m. 8,00 con taglio sul lato di Levante. Si propone di conservare le prime due correzioni e modificare la terza come segue: Creazione di una piazza di fronte alla Chiesa di S. Eusebio e allargamento a ml. 10,00 del tratto compreso fra la nuova piazza e la Via Garibaldi sul lato di levante e in piccola parte sul lato di ponente. Si propone poi una piazzetta di raccordo fra lo sbocco di Via Annunciata e quello di Via Rovelli.	1 2 3 4 5 6 7 8	326 303 308 325-324-322 339 348 372 664 Como-Città		21,00 189,72 76,15 702,81 23,15 29,90 26,28 119,21	1188,22					21,00 189,72 76,15 702,81 23,15 29,90 26,28 119,21			
	<i>A riportare Mq.</i>					7049,09	1504,00				7049,09			

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle aree da espropriare	Numeri di mappa interessanti in la proposta sistemazione																		
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15							
	<i>Riparti Mq.</i>																				
5	Nuova via fra la Piazza Volta ed il Lungo Lario Trento, già Lungo Lario di Ponente. — Si propone una via che apra in fondo a Piazza Volta e raggiunga il Lungo Lario Trento già di Ponente in guisa da costituire il prolungamento di via Aless. Volta.	5	2 27 26 Como-Città	460.00 174.05 29.75	7049.09 663.80		1504.00								7049.09 460.00 174.05 29.75						
6	Via Paolo Carcano, già C. Cattaneo. — Si propone la piccola correzione della facciata e l'arrotondamento dell'angolo Sud-Est di Piazza Mazzini. Tale correzione non era prevista nel vecchio piano.	1	725 Como-Città	5.15	5.15										5.15						
7	Piazza Mazzini. — Si propone la rettifica delle fronti delle proprietà Binda e Lanfranconi.	1 2	312 310 Como-Città	27.68 57.03	84.71										27.68 57.03						
8	Via Unione collo sbocco sul Viale Varese. — Si propone pressoché la sistemazione del vecchio piano regolatore perché già attuata in diversi punti, e che porta la larghezza stradale a m. 7,00 quella adottata dal Comune per lo sbocco sul Viale Varese attraverso la proprietà Riva, sbocco che s'introduce pure come opera nuova nel nuovo piano. Solo per la tratta compresa fra via Giovio e Via Parini la sistemazione si porta sul lato di ponente contrariamente a quanto era previsto nel vecchio piano.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26	764 707 777 770 773 674 673 671 632 630 615 612 597 405-408 404 367 389 390 392 192 393 380 264 267 268 270 Como-Città	171.50 259.00 48.18 21.71 67.63 26.74 19.65 16.21 52.26 81.65 2.45 8.02 11.05 68.67 26.39 18.75 52.00 21.50 39.97 16.40 10.33 14.35 77.00 34.46 11.12 45.31	1242.30									171.50 259.00 48.18 21.71 67.63 26.74 19.65 16.21 52.26 81.65 2.45 8.02 11.05 68.67 26.39 18.75 52.00 21.50 39.97 16.40 10.33 14.35 77.00 34.46 11.12 45.31							
9	Via Cairoli e Lungo Lario Trento, già Lungo Lario di Ponente. — La sistemazione che si propone consiste nel rendere il muro di cinta del giardino Rovelli parallelo alla proprietà Butti a partire dall'angolo Nord-Est di Casa Rovelli e raccorderlo in curva col Lungo Lario.	1 2	28 34 Como-Città	112.32 16.25	128.57										112.32 16.25						
	<i>A riportare Mq.</i>				9173.62		1504.00								12.00	9173.62					

Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servizi		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servizi di portici	Libera	Complessiva			Con servizi di portico	Complessiva
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	7049.09		1504.00					7049.09		
460.00 174.05 29.75	663.80							460.00 174.05 29.75		
5.15	5.15							5.15		
27.68 57.03	84.71							27.68 57.03		
171.50 259.00 48.18 21.71 67.63 26.74 19.65 16.21 52.26 81.65 2.45 8.02 11.05 68.67 26.39 18.75 52.00 21.50 39.97 16.40 10.33 14.35 77.00 34.46 11.12 45.31	1242.30							171.50 259.00 48.18 21.71 67.63 26.74 19.65 16.21 52.26 81.65 2.45 8.02 11.05 68.67 26.39 18.75 52.00 21.50 39.97 16.40 10.33 14.35 77.00 34.46 11.12 45.31		
112.32 16.25	128.57						12.00	112.32 16.25		
	9173.62		1504.00				12.00	9173.62		

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore -- Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti in proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servizi		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo	Superficie dei nuovi isolati		
				Per ogni singolo mappale	Com- plessiva	Per ogni singolo mappale	Com- plessiva	Con servizi di portici	Libera	Com- plessiva			(5 + 11)	Con servizi di portici	Com- plessiva
				5	6	7	8	9	10	11			12	13	14
	<i>Riparti Mq.</i>				9173.62		1504.00				12.00	9173.62			
10	<b>Via Vittani.</b> — Nel vecchio piano regolatore la sistemazione è prevista tutta sul lato di ponente, si propone invece di portarla sul lato di levante correggendo su quel di ponente solo l'angolo sporgente in corrispondenza alla proprietà Seveso per la tratta meridionale fino all'incontro della nuova via trasversale da Piazza del Duomo a via Alessandro Volta; per la tratta settentrionale invece si propone l'allargamento sul lato di ponente sulla linea della nuova strada longitudinale dalla Chiesa di S. Nazzaro a Piazza A. Volta. Dopo la sistemazione la larghezza minima sarà di m. 4,00 mentre ora è di m. 2,70 per la tratta meridionale, di m. 10,00 invece di m. 3,00 per la tratta settentrionale.	1 2 3 4 5 6	251 255 237 287 236 259 Como-Città		88.50 64.50 9.52 25.82 0.37 6.75	195.46						88.50 64.50 9.52 25.82 0.37 6.75			
11	<b>Via Primo Tatti e Piazzetta del Gesù.</b> — Nel vecchio piano regolatore la sistemazione è prevista in parte sul lato di ponente e in via principale sul lato di levante, si propone di limitarla al solo lato di levante perchè la strada verrà egualmente ad avere una larghezza minima di m. 4,70; si propone invece di spingere la sistemazione oltre la via Collegio dei Dottori completando la piazzetta così detta del Gesù.	1 2	432 419 Como-Città		39.02 120.13	159.15						39.02 120.13			
12	<b>Via Adamo Del Pero.</b> — Si propone la correzione già prevista nel vecchio piano regolatore per la prima tratta in larghezza di m. 8,00 mentre per la tratta compresa fra via Natta e via Indipendenza si propone solo la correzione delle fronti ai mappali N. 600 e 599 rendendole parallele alla fronteggiante proprietà Fogolari vedova Bianchi.	1 2 3	599 600 571 Como-Città		13.75 5.10 68.39	87.24						13.75 5.10 68.39			
13	<b>Via Cesare Cantù.</b> — Nel vecchio piano regolatore si contemplava l'allargamento a m. 8,00 tutto sul lato di levante. Si mantiene tale sistemazione perchè già attuata in buona parte; si propone però la correzione anche del lato di ponente in prossimità all'angolo di via Giovio dovendo già sistemare la suddetta via Giovio.	1 2 3 4 5	693 692 691 690 619 Como-Città		35.00 31.95 42.62 28.22 13.40	151.19						35.00 31.95 42.62 28.22 13.40			
14	<b>Via Cortesella.</b> — Si propone l'introduzione nel piano regolatore del progetto di sistemazione del Quartiere della Cortesella con l'abbandono della grande arteria longitudinale e colla riduzione delle vie secondarie (Cortesella, Macello Vecchio e Francesco Muralto), e ciò per aumentare l'area fabbricabile risultante dalla sistemazione e diminuire le forti spese d'esproprio. La sistemazione comprende quindi anche le seguenti strade longitudinali: <b>Via Pietro Boldoni</b> <b>Via Francesco Borronino</b> e le trasversali <b>Via Ballarini</b> <b>Via Francesco Muralto.</b>	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14	226 225 228 229 227 231 230 215 214 239 213 216 212		67.20 — 75.00 101.50 27.80 94.80 28.00 34.20 37.00 65.00 170.00 — 463.00				155.80 131.97 10.20 21.00 121.40 — 33.75 3.00 3.00 59.80 2.00 94.80 248.37	155.80 131.97 10.20 21.00 121.40 — 33.75 3.00 3.00 59.80 2.00 94.80 248.37	340.00 Via Boldoni 21.20 Vicolo del Bosone	223.00 131.97 85.20 122.50 149.20 94.80 61.75 37.20 40.00 124.80 172.00 94.80 711.37	509.00 90.00 210.00 156.50	2488.00 500.00 555.50 310.05 2577.00	
	<i>A riportare Mq.</i>				9766.66		1504.00		885.09	373.20	373.20	11815.55	965.50	6430.55	

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa Interessanti la proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portico	Complessiva
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	<i>Riporti Mq.</i> Le attuali vie Pietro Boldoni e Francesco Borromino sono sostituite da una unica via a diverse larghezze e precisamente la tratta, compresa fra la via Macello Vecchio e la via Francesco Muralto con larghezza di m. 13.40 e la tratta fra la via Francesco Muralto e via Cinque Giornate con larghezza di m. 17.60, cosicchè questa seconda tratta va ad abbracciare gli imbocchi di via Bernardino Luini e del vicolo Volpi. Nella sistemazione proposta figurano dei portici sui lati di ponente e mezzodi dell'isolato risultante in guisa di avere un giro chiuso coi portici di via Albertoli e via Plinio nonché coi portici proposti sul lato meridionale di via Cinque Giornate e Piazza del Duomo fino a quelli di via Maestri Comacini. La via Cortesella propriamente detta viene sistemata in larghezza di m. 5,50 coi due sbocchi estremi sotto i portici sopra nominati.	14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39	137 219 211 210 108 114 113 112 111 109 110 197 83 199 81 82 79 119 80 78 77 74 73 72 71 107 Como-Città	— — 84.65 78.00 226.80 86.06 — 84.00 — — 97.35 44.00 97.72 22.40 63.00 — 335.00 240.90 150.15 4.80 64.40 — — — — — 5.11	9766.66	1504.00	—	885.09 78.30 68.24 38.25 184.30 347.38 98.48 248.20 99.55 142.60 582.29 224.25	885.09 78.30 68.24 38.25 208.80 347.38 98.48 248.20 99.55 142.60 582.29 224.25	373.20 250.18 Via Battarai 200.08 Via Cortesella 103.44 Via Cortesella 342.53 Via Bernasini	11815.55 78.30 152.89 116.25 435.60 433.41 98.48 332.20 99.55 142.60 582.29 321.60 44.00 206.50 117.50 201.50 72.00 437.86 332.40 208.75 89.00 214.40 142.27 78.75 99.20 957.75 5.11	965.50	6430.55 429.50	
15	<b>Via Bernardino Luini.</b> — La sistemazione che si propone è quella prevista nel vecchio piano regolatore.	1 2 3 4 5 6 7	428 427 425 410 439 438 437 Como-Città	80.52 94.72 63.22 57.51 31.41 28.80 144.62	500.80							80.52 94.72 63.22 57.51 31.41 28.80 144.62		
16	<b>Piazza San Fedele.</b> — Per il lato di ponente la sistemazione è pressochè quella che figura nel vecchio piano regolatore, epperò rappresenta il prolungamento di via Bernardino Luini rispettando la facciata dell'antico Battistero di S. Giovanni in Atrio. Per il lato di levante si abbandona l'allargamento della via Pantero Pantera come era previsto nel vecchio piano regolatore e si isola la facciata della Chiesa di S. Fedele col relativo Campanile demolendo la casa coi portici fino sull'incontro del lato di tramontana.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	605 604 579 601 600 598 6.2 560 580 411 Como-Città	21.04 74.70 125.97 601 27.93 49.96 13.50 14.08 24.88 119.96 56.80	528.82							21.04 74.70 125.97 27.93 49.96 13.50 14.08 24.88 119.96 56.80		
	<i>A riportare Mq.</i>				13644.12	1504.00		58.60	5142.84	5201.44	1257.43	18845.56	965.50	6860.05

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti in proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricati			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (3 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portici	Complessiva
					13644.12	1504	58.60	5142.84	5201.44	1257.43	18845.56	965.50	6860.05	
17	<i>Riporti Mg.</i> <b>Via Odascalchi e Via Carducci.</b> — Per la via Odascalchi si mantiene la sistemazione del vecchio piano perchè già in parte attuata. Si propone una piazzetta di raccordo fra via Carducci, via Odascalchi e via Giovo colla demolizione dell'edificio delle Scuole Tecniche. La piazzetta avrà una larghezza media di m. 17,00 per cui resterà disponibile uno spazio di m. 6,50 x 15,00 per creare la testata alla restante porzione del Palazzo degli Studi con un nuovo ingresso alle Scuole Tecniche ed alla Civica Biblioteca (attualmente mancante di un ingresso proprio in vista del pubblico). Per sopprimere ai locali da demolirsi (che attualmente comprendono l'Archivio Storico) il Comune potrà sopraelevare di un piano l'ala di edificio che contiene attualmente la Civica Biblioteca.	1 2 3 4	740 739 573 578 Como-Città	326.47 144.— 46.20 48.68	565.35						326.47 144.00 46.20 48.68			
18	<b>Via Plinio e Piazza Guido Grimaldi.</b> — Si mantiene la sistemazione già avviata parallelamente alla facciata del Palazzo dei portici nuovi con una larghezza stradale di m. 13,60, giusto il parere dato dall'Ill. <sup>mo</sup> Senatore architetto Beltrami, colla variante che l'isolato di fronte ai portici nuovi viene raccorciato in guisa da lasciare libera la visuale della Chiesa di S. Giacomo dai Portici meridionali ed isolare il Broletto e la Torre Campanaria. All'isolato risultante si dà una larghezza uniforme di m. 13,00.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	117 118 120 121 122 123 124-133 127 128 129 Como-Città	89.28 27.20 39.60 2.75 — — — 4.20 9.43 27.74	200.20			53.53 78.18 155.87	53.53 78.18 155.87	343.72 Piazza Grimaldi 58.85 Via Plinio	89.28 27.20 93.13 80.93 155.87 4.20 9.43 27.74		676.00	
19	<b>Piazza del Duomo.</b> — Si mantiene la sistemazione del vecchio piano regolatore ampliando la Piazza al lato meridionale fino all'incontro dei prolungamenti rispettivi dei Portici occidentali della Piazza e dei Portici di via Maestri Conacini.	1 2 3 4 5	479 480 481 482 483 Como-Città	103.40 74.20 64.40 80.30 137.96	460.26			189.70	189.70		293.10 74.20 64.40 80.30 149.21	66.—	99.00	
20	<b>Via Vittorio Emanuele.</b> — La sistemazione proposta differisce di poco da quella del vecchio piano, si sistema il lato di ponente su una larghezza uniforme di m. 13,60. Pel lato di levante la sistemazione si limita all'arretramento del Palazzo Municipale. Nella sistemazione proposta si prevede una galleria per l'accesso al vicolo di fronte all'imbocco di via Porta, in guisa da avere ancora un isolato fabbricabile di m. 24,50 x 23,00 con un'appendice di m. 8,00 x 4,00.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	483 485 487-785 486 493 488 489 490 491 492 461 460 459 458 457 456 Como-Città	24.79 64.— 48.80 42.— 31.40 75.20 45.— 38.40 54.40 60.30 69.30 36.— 40.— 80.84 67.20				60.75 209.50 31.— — 22.40 — — — 3.50 80.— 89.— 65.— 120.— —	60.75 209.50 31.— — 22.40 — — — 3.50 80.— 89.— 65.— 120.— —	85.51 273.50 79.80 42.— 53.80 75.20 45.— 38.40 54.40 63.80 149.30 125.— 105.— 200.84 67.20				
	<i>A riportare Mg.</i>				14869.93	1504	58.60	6312.52	6371.12	1660.00	20018.68	1031.50	7635.05	

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti la proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portici	Complessiva
				5	6	7	8	9	10	11			12	13
	<i>Riparto Mq.</i>				1.1869,93		1504,00	58,60	6312,52	6371,12	1660,00	22018,68	1031,50	7635,05
		16	455		56,--				29,70	29,70		85,70		
		17	454		56,--				23,--	23,--		79,--		
		18	453		123,55				--	--		123,55		
		19	452		81,90				--	--		81,90		
		20	590		77,45				18,--	18,--		95,45		
		21	589-592		93,80				--	--		93,80		
		22	538		86,88				--	--		86,88		
		23	299		14,76				--	--		14,76		
		24	557		35,--				--	--		35,--		
		25	556		63,50	2231,57			--	--		63,50		
		26	424		30,--				23,40	23,40		62,40		
		27	554		132,80				--	--		132,80		
		28	553		190,--				--	--		190,--		
		29	300		81,90				10,50	10,50		92,40		
		30	713		116,90				50,10	50,10		167,--		
		31	716	Como Città	202,50				--	--		202,50		
21	<b>Via Serafino Balestra.</b> — Con istromento 15 febbraio 1873, n. 6857, rogito dott. Luigi De Orchi, il sig. Giovanni Perlasca vendeva al Comune di Como il tratto di bastioni che dall'Arena va fino al dazio di Porta Torre. Con istromento 30 ottobre 1869, n. 2800/1036, rogito dott. Giacinto Bianchi, il Comune di Como cedeva ai frontisti le tratte di bastione da incorporare come giardini alle loro proprietà. Nella cessione non vennero comprese le mura e la Torre. In detto istromento al patto n. 8 è prevista l'apertura del passaggio fra interno ed esterno, ed il conte Gioivo per sé, eredi e successori, dichiara di permettere che venga gratuitamente attraversata la tratta di bastioni come sopra cedutagli, restando a carico del Comune le opere necessarie. Il 20 marzo 1883 veniva presentata al Comune una domanda firmata da 140 cittadini di S. Vitale per l'apertura del passaggio, ma il Consiglio Comunale di allora, in seduta 30 maggio 1883, deliberava la sospensione per la spesa di L. 7360 richiesta dalle opere e di L. 3450 sonuna per il nuovo Dazio. Dopo l'abolizione della Cinta daziaria nel 1902, l'Ufficio Tecnico presentava un progetto che contemplava lo sbocco di via Serafino Balestra, l'isolamento della Torre e la sistemazione dell'accesso alla proprietà Gioivo, con una spesa complessiva di L. 31.800,00 <i>senza gli espropri</i> . Il progetto venne portato in Consiglio Comunale nella seduta del 14 dicembre 1912, con una convenzione riguardante l'esproprio della proprietà delle monache, ma non ebbe seguito, perchè le trattative di esproprio per la proprietà della signora Palumbo-Cerboni non erano state definite. Il progetto dell'Ufficio Tecnico contemplava l'allargamento della via a ml. 8,00, a partire dall'angolo della casa Palumbo-Cerboni fino al viale Lecco. Tale sistemazione richiede una forte occupazione della proprietà Palumbo Cerboni, e quindi ora se ne propone l'abbandono, sistemando la strada solo in larghezza di ml. 5,00, ritenendosi													
		1	724		66,14							66,14		
		2	658		221,70	434,52						221,70		
		4	772		111,88							111,88		
		6	727	Como Città	31,80							34,80		
	<i>A riportare Mq.</i>				17536,02		1504,00	58,60	6467,22	6525,82	1660,00	24061,84	1031,50	7635,05



Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti la proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portico	Complessiva
	<i>Riparti Mq.</i>				17536.02	1504.00		58.60	6467.22	6525.82	1660.00	24061.84	1031.50	7635.05
22	<b>Via Lungo Lario di Ponente ora Trento.</b> — Si propone, oltre i raccordi in curva con via Cairoli, l'arretramento del cancelletto della proprietà Butti sul prolungamento della cancellata della proprietà attigua al mappale n. 39 di Como-Città. Le occupazioni sono state computate al paragrafo via Cairoli progressivo n. 9. Si propone inoltre la servitù <i>altius non tollendi</i> per ml. 6.00 sulle proprietà in fregio alla via stessa, colle altre condizioni segnate a pag. 24 della relazione.	5 6 7 8	2 29 31 28 Como-Città											
23	<b>Via Giulio Rubini fra la Piazza Volta ed il Viale Cavallotti.</b> — Su questa nuova via si propone sui due lati non fabbricati la servitù <i>altius non tollendi</i> per ml. 4.00 di profondità sulle proprietà in fregio alla strada stessa, colle altre condizioni segnate a pag. 21 della Relazione.	2 5 9 10	5 2 10 20 Como-Città											
24	<b>Piazza Cavour, via Ciapperelli e via Giocondo Albertoli.</b> — Nessuna proposta conteneva il vecchio Piano regolatore per questa zona, mentre s'impone oggi una sistemazione per il completamento estetico di piazza Cavour. Si propone quindi la soppressione della via Ciapperelli, per formare un unico isolato limitato a nord della linea congiungente l'angolo della casa Casnati coll'angolo dell'ex Hotel Belle Vue, a levante della continuazione dei Portici Nuovi — a mezzodi da una linea che dista m. 8.00 dalla testa settentrionale dei Portici Nuovi e dall'angolo nord-ovest dei portici di via Albertoli — a ponente da una linea parallela e distante ml. 10.00 dai portici di via Francesco Borromino. Questo isolato dovrebbe essere dotato ai lati di levante, ponente e tramontana da portici terminanti a primo piano con un terrazzo, e ciò per diminuire la larghezza del corpo di fabbrica, e lasciar maggior aria ai fabbricati costituenti lo sfondo di piazza Cavour.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13	92 93 94 95 96 97 98 99 87 88 89 90 91 Como-Città		— 8.25 2.50 — — — — 1.75 — — 1.00 4.40 34.00									
	<i>A riportare Mq.</i>				17587.92	3558.00		271.54	7077.84	7349.38	2100.62	24937.30	1494.00	8976.67

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore -- Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti la proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da nasoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portico	Complessiva
25	<i>Riparti Mq.</i> <b>Via Garibaldi.</b> -- Si propongono due correzioni: a) arretramento del fronte della Caserma Garibaldi in guisa che il lato meridionale della via abbia a formare col lato Nord una divergente simmetrica; b) arretramento delle proprietà sul lato Nord del tratto compreso fra via e piazza Volta a m. 12.00 (larghezza minima attuale del primo tratto di via Garibaldi) con smusso dell'angolo verso via Alessandro Volta.	1 2 3 4 5 6	331 326 297 295 291 283 Como-Città	109.30 12.50 87.81 76.17 76.02 78.20	440.00		3558.00	271.54	7077.81	7349.38	2100.62	24937.30 109.30 12.50 87.81 76.17 76.02 78.20	1494.00	8976.67
26	<b>Via e Vicolo Macello Vecchio.</b> -- La tratta principale viene sistemata in larghezza di m. 10,00 ai punti estremi tagliando solo il lato settentrionale del fabbricato Macello Vecchio. Lo sbocco in Piazza Volta e in via Francesco Muratto viene ottenuto con una nuova strada larga ml. 11,00 che si prolunga per una tratta di via Vittani fino ad incontrare la nuova via trasversale da Piazza del Duomo a via Alessandro Volta.	1 2 3 4 5 6 7 8 9	-- -- 59 135 116 69 70 71 60 Como-Città	281.30 66.-- 134.60 44.64 38.60 142.60 78.--	785.74				222.60 18.90 40.00 18.36 21.00 -- 17.12	222.60 18.90 40.00 18.36 21.00 -- 17.12	204.44	503.90 84.90 174.60 63.00 59.60 142.60 93.12		
27	<b>Via Domenico Fontana.</b> -- Nel piano regolatore vecchio era prevista una linea congiungente l'angolo Nord-Ovest della casa Lanfranconi coll'angolo Nord-Ovest della casa Cavalleri (escluso il portico). Si propone il taglio degli attuali portici delle proprietà Cavalleri-Baroni Martelli e Beretta, nonché la rettifica degli altri fabbricati compresi fra l'angolo del fabbricato Martelli e Beretta, e l'angolo rientrante dello stabile Lanfranconi, secondo la linea congiungente quest'angolo rientrante col resto delle proprietà Baroni una volta soppresso il portico. Si propone la demolizione totale degli stabili Cavalleri e Baroni per formare il nuovo imbocco della strada longitudinale che mette e San Nazzaro.	1 2 3 4 5 6	58 57 56 55 54 138 293 Como-Città	123.20 75.-- 52.59 9.65 7.70 4.22 1.46	273.82				124.20	124.20		123.20 199.20 52.59 9.65 7.70 4.22 1.46		
28	<b>Via Bianchi Giovini.</b> -- Nel Piano vecchio nessuna sistemazione; ora si propone invece la sistemazione sulla linea congiungente l'estremo di levante del mappale n. 132 col muro di sostegno del giardino del Vescovado (mappale n. 135).	1	135 Como-Città	25.81	25.81							25.81		
29	<b>Piazza Roma.</b> -- Si propone la passerella di sovrappassaggio alla Stazione della Ferrovia Nord. La scala di accesso alla passerella verso piazza Roma si progetta a ferro di cavallo con giardino racchiuso fra le due rampe. Pel resto della piazza si propongono dei contorni rialzati agli spazi già piantumati ed un rialzo circolare nel centro della parte posteriore.	1 2	165 853-1228 Como-Città Como-Borghetti	199.12	199.12							199.12		
	<i>A riportare Mq.</i>			19312.41		3558.00	271.54	7540.02	7811.56	2305.06	27123.97	1494.00	8976.67	

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti in proposta sistemazione	Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore - Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1835	
				1	1
	<i>Riparti Mq.</i>				
30	<b>Piazza Guido Grimoldi.</b> — Per quanto si è detto relativamente alla sistemazione di via Plinio, la piazza viene a perdere un po' della sua superficie, per formare un isolato regolare di sufficiente profondità fra la piazza e la via Plinio.				
31	<b>Via Francesco Muralto e via Giuseppe Mazzini.</b> — Nel Piano regolatore vecchio era previsto l'allargamento di via Mazzini sul lato meridionale; data la brevità della via stessa, nel nuovo Piano si propone l'abbandono di tale allargamento. Per la via Francesco Muralto la sistemazione proposta si avvicina molto a quella del vecchio Piano, eccettuato per lo sbocco in piazza Volta, che si mantiene come trovata attualmente, e per l'incontro della nuova strada da piazza Volta a S. Nazzaro.	1 2 3 4 5 6 7	61 65 69 251 250 249 247 Com. Città		
32	<b>Via Ballarini.</b> — Viene soppressa l'attuale, e sostituita da altra nuova larga ml. 10,00 oltre i portici sul lato settentrionale, in continuazione al ramo meridionale dei portici nuovi. I conteggi relativi furono già compresi nel paragrafo via Cortesella al progressivo n. 14.				
33	<b>Via Cinque Giornate.</b> — Dopo l'apertura dello sbocco sul viale Varese, la via Cinque Giornate è diventata una delle più frequentate, specialmente nelle ore in cui incomincia e termina il lavoro negli stabilimenti industriali cittadini. E siccome presenta due tratte: fra via Volta e via Unione, e fra questa e via Vittani, in cui le larghezze dal massimo di m. 3,80-4,00 discendono al minimo di m. 2,20-3,14, è naturale che s'imponga un allargamento per portarne la larghezza almeno a quella del tratto fra via Primo Tattù e via Bernardino Luini. Sistemazione del resto già prevista nel vecchio Piano regolatore, con una variante per la tratta fra via Bernardino Luini e piazza del Duomo. In questa tratta si mantiene alla strada una larghezza pressochè eguale a quella del tratto precedente, ma si propone la creazione sul lato meridionale di un porticato che permetta la visuale del Duomo senza aumentare di gran che gli espropri.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	319 318 378 189 380 393 394 368 437 471 475 476 477 478 479 Com. Città		
34	<b>Via Lambertenghi.</b> — Si propone la rettificazione del lato settentrionale del tratto compreso fra via Volta e via Unione, come nel Piano regolatore vecchio, e lo sbocco pedonale sul viale Varese, sottopassando il giardino della proprietà Arcioni con una galleria larga m. 6,00 e lunga m. 35,60, nonché la rettificazione del lato meridionale, togliendo la sporgenza della proprietà Castagna.	1 2 3	353-354 355 356 194 386 1532 Com. Borghi		
	<i>A riportare Mq.</i>				

Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portico	Complessiva
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	19312.41		3558.00	271.54	7540.02	7811.56	2305.06	27123.97	1494.00	8976.67
5.50 11.00 3.00 122.95 180.27 10.64 14.13	347.49				14.30	14.30		5.50 11.00 3.00 122.95 194.57 10.64 14.13		
10.49 43.61 133.23 130.99 30.09 62.34 102.05 212.12 6.52 24.75 41.96 22.27 42.50 77.86 14.00	963.78							10.49 43.61 133.23 130.99 30.09 62.34 102.05 212.12 6.52 24.75 41.96 22.27 42.50 77.86 14.00		
216.00 113.75 16.03 10.50 1.75 57.00	415.03							216.00 113.75 16.03 10.50 1.75 57.00		
21038.71			3558.00	271.54	7554.32	7825.86	2305.06	28861.57	1494.00	8976.67

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti la proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portico	Complessiva
				5	6	7	8	9	10	11			12	13
35	<b>Via Indipendenza cogli sbocchi sui viali Varese e Lecco.</b> — La sistemazione di questa via trasversale ha importanza per le medesime ragioni suesposte al paragrafo via Cinque Giornate al progressivo n. 33, e nella sistemazione che si propone si è tenuta una larghezza minima di ml. 8,00 perchè l'arteria acquisterà grande importanza per la sua posizione centrale (divide in due metà la città murata) e perchè destinata a collegare direttamente i quartieri esterni a levante-mezzodi della Città colla Stazione delle Ferrovie di Stato, e ciò a mezzo dei due sbocchi sui viali Lecco e Varese. Lo sbocco sul viale Varese non è in diretta corrispondenza con via Gerolamo Borsieri, però costituisce rispetto a questa l'arteria simmetrica di via Cinque Giornate.	<i>Riporti Mq.</i> 1 383 Como-Borghi 2 787 3 781 4 360 5 362 6 363 7 645 8 641 9 639-597 10 410 11 413 12 415 13 581-611 14 416 15 428 16 599 17 598 18 594 19 593 20 446-447 21 583 22 584 23 585 23 bis 586 24 587-588 25 589 26 590 27 528 28 505 29 765 30 Como-Città 1223 Como-Borghi	192.50	21038.71	3558.00	271.54	7554.32	7825.86	2305.06	28867.57	1494.00	8976.67		
			40.89							192.50				
			106.24							40.89				
			367.60							106.24				
			117.27							367.60				
			76.28							117.27				
			10.56							76.28				
			51.03							10.56				
			131.96							51.03				
			45.92							131.96				
			19.63							45.92				
			28.04							19.63				
			74.69							28.04				
			182.71							74.69				
			22.52							182.71				
			17.38							22.52				
			13.66							17.38				
			24.86							13.66				
			78.65							24.86				
			7.15							78.65				
			15.15							7.15				
			34.92							15.15				
			16.80							34.92				
			16.83							16.80				
			24.50							16.83				
			16.05							24.50				
			26.47							16.05				
			14.26							26.47				
			67.59	14.26										
			79.40	67.59										
162.00	79.40													
	162.00													
	2086.51													
	162.00													
36	<b>Via Natta.</b> — Di questa via si propone, come già nel vecchio Piano regolatore, soltanto l'allargamento a ml. 8,00 della tratta fra via Adamo del Pero e piazza S. Fedele, perchè rappresenta colla prima tratta di via Adamo del Pero la continuazione della via Cesare Cantù. Una variante rispetto al vecchio Piano regolatore è rappresentata dallo smusso dell'angolo con la via Adamo del Pero.	1 606 2 605 Como-Città	53.58	99.23						53.58				
			45.65							45.65				
37	<b>Via Rovelli.</b> — Nel vecchio Piano regolatore era previsto l'allargamento per quasi tutta la lunghezza sul lato meridionale. Il tratto fra via Alessandro Volta e via Unione si ritiene già sistemato, per il secondo tratto fra via Unione e via Cesare Cantù si propone di abbandonare l'allargamento, e limitare la sistemazione alla correzione dell'angolo nord-ovest dovendosi già espropriare il mappale n. 632 per la sistemazione di via Unione. Si	1 632 2 671 3 694 4 695 5 696 6 697 Como-Città	24.85	141.82						21.85				
			3.12							3.12				
			27.70							27.70				
			24.44							24.44				
			33.49							33.49				
			26.22							26.22				
	23366.27													
	3558.00													
	271.54													
	7554.32													
	7825.86													
	2305.06													
	31192.13													
	1494.00													
	8976.67													

*A riportare Mq.*

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore - Confronto colla sistemazione del vecchio Piano regolatore del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa Interessanti in proposta sistemazione	Superficie da occupare come nuova sede stradale		Superficie da assoggettare a servitù		Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			Area stradale che diventa fabbricabile	Esproprio complessivo (5 + 11)	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Complessiva	Per ogni singolo mappale	Complessiva	Con servitù di portici	Libera	Complessiva			Con servitù di portico	Complessiva
	<i>Riparti Mq.</i> propone per la stessa ragione l'arrotondamento dell'angolo sud-ovest al mappale n. 671. Per il terzo tratto fra Cesare Cantù e via Adamo Del Pero si propone (a differenza del vecchio Piano regolatore) l'allargamento a ml. 8,00 con due curve che seguano la poligonale formante il lato di tramontana. Questo tronco rappresenta la continuazione di via Cesare Cantù col primo tratto di via Adamo Del Pero e coll'ultimo tratto di via Natta fino a piazza S. Fedele.				23366.27	3538.-	271.54	7554.32	7825,86	2305.06	31192.13	1494.00	8976.67	
38	<b>Via Giovio.</b> - Si mantiene la sistemazione che figurava nel vecchio Piano regolatore, e cioè la correzione del lato di tramontana in prossimità degli angoli con via Cesare Cantù.	1 2 3 4	685 684 619 690 Como-Città		32.23 25.01 17.35 22.10	96.69					32.23 25.01 17.35 22.10			
39	<b>Piazza Giuseppe Verdi.</b> - Si propone la demolizione della residua proprietà comunale (alias Perlasca) al mappale n. 183 e la rettificazione sul prolungamento dei Portici di via Pretorio fino all'incontro del prolungamento della tratta di mura fortizie che attualmente chiudono a levante la piazza stessa.	1 2 3	183 181 178 Como-Città		618.50 76.50	695.00					618.50 76.50			
40	<b>Nuova via fra via Alessandro Volta e via Pietro Boldoni.</b> - Si propone di prolungare la nuova via Ballarini contemplata nel Piano di sistemazione della Cortesella ed adiacenze fino ad incontrare le vie Pietro Boldoni, Vittani, la piazza Mazzini e la via Alessandro Volta, sboccando nella piazza creata di fronte alla chiesa di S. Eusebio.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	324 325 312 313 255 256 257 238 280 683 700 Como-Città		86.10 68.80 575.00 156.00 167.20 130.00 174.20 137.76 178.49 169.20 64.00	1907.05		61.80 51.60 585.08 153.55 304.50 — 19.80 — 6.80 182.82 42.40	61.80 51.60 585.08 153.55 304.50 — 19.80 — 6.80 182.82 42.40		151.20 120.40 1160.08 311.55 471.70 130.00 194.00 137.76 185.29 352.02 106.40			
41	<b>Via Guido Grimaldi.</b> - Si propone la correzione del lato di tramontana, rendendolo parallelo allo sperone, resto della Cittadella di Azzone Visconti, esistente sul lato di mezzodi, in guisa da avere una larghezza uniforme di m. 5.50.	1	135 Como-Città		77.10	77.10					77.10			
	<i>Totale Mq.</i>				26142.11	3538.-	271.54	8967.67	9239.21	2305.06	35381.32	1494.00	8976.67	

ALLEGATO III

---

PROSPETTO DI CONFRONTO

dello stato delle Vie e Piazze dell'interno della Città

prima e dopo la sistemazione

---

Num. d'ordine	Denominazione delle Vie e Piazze	Proposta di sistemazione	Condizioni delle Vie		Attuali Piazze		Larghezze previste nel piano regolatore del 1885 in m.				Condizioni dopo la prevista sistemazione		OSSERVAZIONI					
			Larghezza in m.		Superficie in mq.	Larghezza in m.		Superficie in mq.	Larghezza in m.		Superficie in mq.							
			Massima	Minima		Massima	Minima		Massima	Minima								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13						
A. — Vie Longitudinali (quelle aventi direzione da Nord a Sud) e Piazze relative																		
1	Viale Cavallotti	—	20	—	20	—	—	20	—	20	—	—	4764	99				
2	" Varese	da sistemare	20	—	18	—	—	20	—	20	—	—	17825	16				
3	Piazza Vittoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15034	—				
4	Viale Lecco e nuova via parallela alla Ferrovia Nord	nuova	40	—	15	—	—	—	—	10	—	8	10271	22				
5	Piazza Castello	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4581	36				
6	Via Alessandro Manzoni	—	13	—	11	50	—	—	—	—	—	—	15623	50				
7	" Alessandro Volta	da sistemare in parte	14	70	3	20	—	—	—	—	—	—	2177	50				
8	Nuova via fra piazza Volta e Lungo Lario di Ponente ora Trento	nuova	—	—	—	—	—	—	11	57	11	75	663	80				
9	Via Paolo Carcano	da sistemare in parte	12	—	8	—	—	11	—	12	—	10	685	89				
10	Piazza Mazzini	—	31	50	29	50	—	—	33	50	31	—	1329	05				
11	Via Unione collo sbocco sul viale Varese	da sistemare completamente	9	—	3	60	—	—	—	—	—	—	4221	59				
12	" Cairoli	da sistemare in parte	9	40	8	—	—	7	50	9	—	7	1372	16	Non esisteva nel vecchio Piano regolat.			
13	" Vittani	" " " "	7	—	2	70	—	—	12	30	9	80	680	51				
14	" Primo Tatti e piazzetta del Gesù	" " " "	6	—	3	20	—	—	5	50	6	—	699	71				
15	" Bonanomi	" " " "	18	40	7	—	—	—	19	70	15	—	545	08				
16	" Adamo Del Pero	da sistemare in parte	7	—	3	50	—	4	50	7	—	3	767	90				
17	" Cesare Cantù	" " " "	8	—	3	30	—	7	—	7	30	4	30	767	90			
18	" Cortesella	da sistemare completamente	16	50	1	60	—	8	50	8	40	8	—	2493	76			
19	" Francesco Borromino	" " " "	13	80	5	20	—	4	50	8	40	5	—	760	56	Con portici di m. 5 ad un lato		
20	" Pietro Boldoni	" " " "	19	—	4	—	—	—	4	50	14	—	10	1337	06	" " " 5 " " "		
21	" Bernardino Luini	" " " "	6	80	3	77	—	5	—	5	—	8	60	1247	50			
22	Piazza S. Fedele	da sistemare	40	—	26	—	—	—	8	60	7	40	—	1408	09			
23	Via Odescalchi	da sistemare in parte	6	40	3	10	—	—	49	—	46	70	—	2049	42	Non esisteva nel vecchio Piano regolat.		
24	" Carducci	" " " "	11	70	1	96	—	—	7	40	6	—	993	86				
25	" Pantero Pantera	—	6	40	4	—	—	—	11	70	9	50	—	1669	45			
26	Vicolo Volpi	—	19	—	2	20	—	—	6	40	4	—	99	84				
27	Via Plinio	da sistemare	10	—	9	—	—	—	10	—	2	20	—	334	—	Con portici di m. 5 ad un lato		
28	Piazza del Duomo	" " " "	28	50	28	50	—	—	13	60	13	60	—	1696	61	Con portici di m. 5 al lato di ponente e mezzodi.		
29	Via Vittorio Emanuele (e vicoli relativi)	sbocco sul viale Lecco	10	—	4	80	—	—	31	—	28	50	—	2760	88			
30	" Serafino Balestra	—	—	—	—	—	—	—	10	—	8	—	—	5460	63			
31	" Rodari	—	13	—	6	50	—	—	5	—	—	—	—	809	27			
32	" Arena	—	20	—	8	30	—	—	12	—	6	50	—	609	41			
									1658	39	19	—	8	30	20	—	1658	39
		TOTALI (Vie Longitudinali e Piazze relative) Mq.							98317	93				113482	15			

Nim. d'ordine	Denominazione delle Vie e Piazze	Proposta di sistemazione	Condizioni attuali delle Vie		Larghezze previste nel piano regolatore del 1885 in m.		Condizioni dopo la prevista sistemazione				OSSERVAZIONI						
			Larghezza in m.		Superficie in mq.	Massima	Minima	Larghezza in m.		Superficie in mq.							
			Massima	Minima				Massima	Minima								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						
<b>B. — Vie Trasversali (quelle aventi direzione da Levante a Ponente) e Piazze relative</b>																	
33	Via Lungo Lario di Ponente ora Trento	da sistemare in parte	21	50	20	50	4811	34	—	—	—	—	—	—	4827	59	Non esisteva nel vecchio Piano regolat.
34	Piazza Cavour	—	—	—	—	—	9718	50	—	—	—	—	—	—	9703	70	" " " " " "
35	Via Lungo Lario di Levante ora Trieste	—	25	—	18	—	3999	70	—	—	—	—	—	—	3999	70	" " " " " "
36	" Albertoli	da sistemare in parte	10	—	4	—	409	16	—	—	9	—	8	—	397	16	Nel vecchio Piano regolatore nessuna sistemazione.
37	" Ciapperelli	da abolire	—	—	—	—	234	92	—	—	—	—	—	—	—	—	Nel vecchio Piano regolatore non esisteva.
38	Nuova via Giulio Rubini	—	10	—	10	—	1390	—	—	—	10	—	10	—	1390	—	Nel vecchio Piano regolatore non esisteva.
39	Via Garibaldi	da sistemare in parte	14	50	5	80	2133	12	14	9	18	60	12	—	2573	12	
40	Piazza Volta	—	—	—	—	—	5452	68	—	—	—	—	—	—	5452	68	
41	Via e vicolo Macello Vecchio	da sistemare	7	40	1	20	425	71	6	5	9	—	4	50	1211	45	
42	" Via Domenico Fontana	da sistemare in parte	10	50	5	50	581	78	8	8	10	50	8	—	855	60	
43	" Bianchi Giovini	" " " "	9	60	6	70	520	—	9	8	9	60	7	—	545	81	
44	Piazza Roma	" " " "	—	—	—	—	4739	—	—	—	—	—	—	—	4938	12	
45	Piazza Guido Grimoldi	" " " "	30	—	20	—	2947	67	—	—	28	—	18	—	2761	03	
46	Via Guido Grimoldi	nessuna sistemazione	5	50	2	50	115	40	—	—	—	—	—	—	192	50	
47	" Francesco Muralto	da sistemare	9	—	3	30	793	15	11	6	9	—	5	20	1853	15	(Vedi isolato Cortesella).
48	" Mazzini	—	4	—	3	—	126	38	5	5	—	—	—	—	126	38	
49	" Francesco Ballarini	soppressa e sostituita da altra nuova	7	40	2	85	304	81	9	50	6	—	10	—	578	41	Con portici di m. 5 ad un lato.
50	" Pretorio	—	19	50	10	50	827	61	—	—	—	—	—	—	827	61	
51	Vicolo al Duomo	—	—	—	—	—	207	44	—	—	—	—	—	—	186	24	
52	Via Maestri Comacini	—	18	—	10	—	933	45	—	—	—	—	—	—	953	45	
53	Piazza Giuseppe Verdi	—	—	—	—	—	3830	88	—	—	—	—	—	—	4525	88	
54	Via Cinque Giornate	da sistemare	9	—	2	25	1853	26	7	6	9	—	6	—	2817	04	
55	" Lambertenghi	" "	8	—	3	60	738	77	7	5	50	8	—	4	1155	80	
56	" Collegi dei Dottori	" "	4	20	3	80	248	78	5	50	5	50	—	—	248	78	
57	" Rusconi	—	6	80	4	60	490	24	7	—	5	—	—	—	490	24	
58	" Porta	—	4	50	3	75	278	29	4	50	4	50	—	—	278	29	
59	" Indipendenza cogli sbocchi sui viali Varese e Lecco	da sistemare	8	20	3	20	2289	11	8	—	6	—	9	70	4375	62	
60	Via Raimondi	—	5	50	5	—	479	31	6	—	6	—	5	50	479	31	
61	" Natta	da sistemare in parte	7	20	3	05	768	80	6	50	5	—	8	—	868	03	
62	" Tomaso Perti	—	13	—	10	—	1297	66	—	—	—	—	—	—	1297	66	Non esisteva nel vecchio Piano regolat.
63	" Annunciata	—	8	50	6	—	490	24	—	—	8	50	6	—	490	24	
64	" Giuseppe Rovelli	da sistemare in parte	6	60	3	—	1755	35	7	50	5	25	8	—	1897	17	
65	" Tridi	—	4	50	3	50	288	44	4	50	3	25	—	—	288	44	
66	" Giovio	da sistemare in parte	7	—	3	30	1913	23	7	—	4	—	7	50	2009	92	
67	" Parini	—	6	50	4	70	905	51	6	50	4	70	—	—	905	51	
68	" nuova fra la via Aless. Volta e Pietro Boldoni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	—	1907	05	
TOTALI (Vie Trasversali e Piazze relative) Mq.							58349	72							67408	71	

**RIASSUNTO**

Vie Longitudinali e Piazze relative — TOTALI — Mq.	98317	93													113182	15
Vie Trasversali e Piazze relative — TOTALI — Mq.	58349	72													67408	71
TOTALI GENERALI Mq.	156667	65													180890	86



---

ALLEGATO IV

---

PERIZIA SOMMARIA DELLA SPESA D'ESPROPRIO  
per il Piano interno

---

Numero progressivo	Denominazione della Via o Piazza da sistemare	Superficie da espropriare in mq.				Prezzo medio		IMPORTO	
		non fabbricata		fabbricata		L. C.		L. C.	
		3	4	5	6	7	8	9	10
1	Viale Cavallotti . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
2	" Varese . . . . .	1138	42	141	09	30	—	34,152	60
3	" Lecco (già Comunale) . . . . .	4581	36	—	—	—	—	—	—
4	Via Alessandro Volta . . . . .	119	21	1069	01	300	—	320,703	—
5	Nuova via fra la piazza Volta ed il Lungo Lario Trento . . . . .	507	80	156	—	150	—	99,570	—
6	Via Paolo Carcano . . . . .	—	—	5	15	300	—	1,545	—
7	Piazza Mazzini . . . . .	—	—	84	71	300	—	16,942	—
8	Via Unione . . . . .	308	—	934	30	200	—	248,460	—
9	" Cairoli e Lungo Lario Trento	128	57	—	—	50	—	6,428	50
10	" Vittani . . . . .	—	—	195	46	250	—	48,865	—
11	" Primo Tatti e piazzetta del Gesù	—	—	159	15	250	—	39,787	—
12	" Adamo del Pero . . . . .	—	—	87	24	250	—	21,810	—
13	" Cesare Cantù . . . . .	—	—	151	19	250	—	37,797	—
14	" Cortesella ed adiacenze . . . . .	—	—	2847	84	300	—	854,352	—
15	" Bernardino Luini . . . . .	—	—	5201	44	300	—	1,560,432	—
16	Piazza S. Fedele . . . . .	—	—	500	80	300	—	150,240	—
17	Via Odescalchi e via Carducci . . . . .	—	—	528	82	250	—	132,205	—
18	" Plinio e piazza Guido Grimoldi	—	—	565	35	275	—	155,471	25
19	Piazza del Duomo . . . . .	—	—	200	20	550	—	110,110	—
20	Via Vittorio Emanuele . . . . .	—	—	287	58	550	—	158,169	—
21	" Serafino Balestra . . . . .	434	52	460	26	550	—	253,143	—
22	Lungo Lario Trento . . . . .	—	—	200	95	550	—	110,522	50
23	Nuova via Giulio Rubini fra la piazza Volta ed il Viale Cavallotti	—	—	2231	57	350	—	781,049	50
24	Piazza Cavour, via Ciapperelli e via Giocondo Albertoli . . . . .	—	—	835	85	350	—	292,547	50
25	Via Garibaldi . . . . .	—	—	—	—	30	—	13,035	60
26	" e vicolo Macello Vecchio . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
27	" Domenico Fontana . . . . .	—	—	51	90	550	—	28,545	—
28	" Bianchi Giovini . . . . .	—	—	823	56	550	—	452,958	—
29	Piazza Roma . . . . .	—	—	440	—	430	—	189,200	—
30	" Guido Grimoldi . . . . .	—	—	785	74	300	—	235,722	—
31	Via Francesco Muralto e via Giu- seppe Mazzini . . . . .	—	—	337	98	300	—	101,394	—
32	" Ballarini . . . . .	—	—	273	82	430	—	117,742	60
33	" Cinque Giornate . . . . .	—	—	124	20	430	—	53,406	—
34	" Lambertenghi . . . . .	—	—	25	81	350	—	9,033	50
35	" Indipendenza cogli sbocchi sui viali Varese e Lecco . . . . .	569	22	199	12	200	—	39,824	—
36	Via Natta . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
37	" Rovelli . . . . .	—	—	347	49	250	—	86,872	50
38	" Giovo . . . . .	—	—	14	30	250	—	3,575	—
39	Piazza Giuseppe Verdi . . . . .	353	—	—	—	—	—	—	—
40	Nuova via fra via Alessandro Volta e via Boldoni . . . . .	—	—	963	78	250	—	240,945	—
41	Via Guido Grimoldi . . . . .	—	—	415	03	200	—	83,006	—
TOTALI . . . . .		8140	10	27241	22				
Riassunto	Superficie espropriata fabbricata . . . . .	mq.		27241.22					
	" " non fabbricata . . . . .	mq.		8140.10					
	Esproprio complessivo . . . . .	mq.		35381.32		L. 8,680,536.05			
	Ricupero per area di nuovi isolati . . . . .	mq.		8976.67		" 2,244,167.50			
						L. 6,436,368.55			

ALLEGATO V

A) - ZONA A LEVANTE DELLA CITTÀ

---

## Vie e piazze della zona a levante della Città

---

- Fasc. 1.º Allargamento del viale Geno.
- „ 2.º Via Coloniola e piazza omonima e la via fra piazza Umberto I e l'imbocco di via Torno.
- „ 2.º „ Dionigi Parravicini.
- „ 2.º „ Crespi e vicolo omonimo.
- „ 2.º Vicolo fra la via Coloniola e la via Crespi.
- „ 2.º Via Antonio Stoppani.
- „ 2.º „ Gaspare Molo.
- „ 2.º „ Torno.
- „ 3.º Nuova strada a monte, coi raccordi con via Maurizio Monti, via Gorio, via Brambilla, via Prudenziana, via Enrico Pessina, via Giuseppe Ferrari e via Tomaso Grossi.
- „ 3.º Via Giuseppe Brambilla.
- „ 4.º „ Maurizio Monti.
- „ 5.º „ Enrico Pessina.
- „ 5.º Nuova strada da via Maurizio Monti al mercato coperto e alla via Pessina.
- „ 6.º Via Zezio.
- „ 6.º „ Martino Anzi.
- „ 6.º „ Giuseppe Ferrari.
- „ 6.º „ Bona Lombarda.
- „ 7.º „ Santo Garovaglio.
- „ 8.º „ Tomaso Grossi.
- „ 9.º „ Luigi Guanella.
- „ 9.º „ Luigi Dottesio (nuova via sul torrente Valduce).
- „ 9.º Nuova strada fra la via Luigi Guanella e la via Luigi Dottesio.
- „ 9.º Via Francesco Cetti.
- 

NB. — I numeri a sinistra della descrizione si riferiscono ai fascicoli contenenti il tipo e la descrizione del Piano particolareggiato di esecuzione.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo		
			stradale					Area fabbricata	Area libera	Area totale				
			Fabbricata	Libera									Totale	
1	2	3	4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.	10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.	13 L. C.	14 L. C.	
<b>FASCICOLO I.</b>														
1	<b>Allargamento del viale Geno. — Il Comune di Como nel 1913 aveva già affidato l'incarico all'ing. prof. Costantino Ferrario di procedere ai rilievi dettagliati occorrenti per lo studio di un progetto di allargamento e sistemazione del viale Geno.</b> Lo studio completo però non venne eseguito, in vista della rilevante spesa, e l'Amministrazione d'allora lo limitò a quello di una tratta di viale carreggiabile compresa nel giardino di Villa Geno allo scopo di creare un accesso separato alla nuova villa Cornaggia. In quel progetto di massima la spesa era preventivata in L. 333,000; nel preventivo però non è indicata la larghezza di sistemazione del viale, che però per induzione si può ritenere si aggirasse sui 16 metri. Si mantiene questa larghezza anche nel nuovo Piano, perchè si ritiene la più opportuna in rapporto alle quote del fondo del lago, osservando anzi che per una tratta di circa ml. 160 si dovrà ricorrere anche a costruzioni in sbalzo in cemento armato per la ripidità del fondo. Per la sistemazione si occuperà solo della spiaggia lacuale fronteggiante le proprietà private, spiaggia che si computa riferita ad ogni singolo numero di mappa senza peraltro esporre il costo dell'espropriazione di tale area che si può avere gratuitamente per lavori di pubblica utilità.	1497		4027.12										
2		1670		675.00										
3		1781		749.00										
4-5		1495		793.50										
6		1496		724.50										
7		1787		747.50										
8		1745												
9-10		1746				11399.62				4000.00	4000.00	333000.00	337000.00	
11		879		1367.00										
12-13		1408		874	666.75									
14		804		725.25										
15		818		737	445.50									
16		646		342.50										
		197		136.00										
<b>FASCICOLO II.</b>														
1		<b>Per la via Colontola si propongono quattro correzioni: una sul lato di levante, e tre su quello di ponente, in guisa da portare la larghezza a ml. 6.</b>	1936	50.15										
2	1934		26.18											
3	1323		6.87											
4	1322		8.75											
5	1303		15.00											
6	1305		22.50											
7	1306		22.00											
8	1291		—	12.00										
9	1285		—	6.00		721.70				94204.50	6562.50	100767.00	19683.00	120450.00
10	<b>Per la piazza Colontola si propone l'arretramento del lato di levante sul prolungamento del lato di levante del primo tratto di via Giuseppe Brambilla, intaccando costruzioni ad un sol piano ed area libera.</b>	Z	37.50	—										
11		1212-1213	179.00	—										
12		1274	—	180.00										
12-13		1277	—	6.50										
13		1270	52.00	—										
14	<b>Per la via fra piazza Umberto I e l'imbocco di via Torno si propone l'allargamento in guisa da ottenere un tratto di strada ad asse coincidente con quello della chiesa di S. Agostino, il che porta una larghezza stradale di ml. 12.</b>	1286	3.00	—										
15		1287	28.00	—										
16		1288	—	20.00										
17		1289	35.00	—										
	<i>A riportare</i>		497.20	11624.12	12121.32				94204.50	10562.50	104767.00	352683.00	457450.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappe	Superficie da occupare		Sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
			Fabbricata	Libera	Totale	Area fabbricata	Area libera				Area totale				
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.				9 Mq.	10 L. C.	11 L. C.		
	<i>Riparto</i>		497.20	11624.12	12121.32					91204.50	10562.50	104767.00	352683.00	457450.00	
18	Via Dionigi Parravicini. — Si propone l'allargamento dell'angolo nord-est, e l'arrotondamento dell'imbocco di via Crespi.	1322	19.25	—											
19		1324	13.50	—						6912.50	650.00	7562.50	1686.25	9248.75	
		1325	—	13.00		45.75									
20	Via Crespi e vicolo omonimo. — Per la via Crespi, oltre l'arrotondamento dello sbocco in via Dionigi Parravicini, si propone l'allargamento sul lato di ponente, in guisa da avere una larghezza di ml. 5 uniforme nel tratto fino a piazza Croggi, ed un allargamento parte sul lato di levante e parte sul lato di ponente in modo da ottenere una larghezza uniforme di m. 9 nel tratto fra piazza Croggi e piazza Umberto I.	1301	72.00	—											
21		1295	71.12	—											
22		1296	69.75	—							59643.00	—	59643.00	9464.25	69107.25
23		1304	38.25	—		297.62									
6		1305	24.00	—											
7		1306	22.50	—											
24	Vicolo fra la via Coloniola e la via Crespi. — Si propone l'allargamento sul lato meridionale, in guisa da ottenere una larghezza uniforme di ml. 5.	1293	73.50	26.25		99.75				16025.00	1312.50	17337.50	2996.25	20333.75	
25	Via Antonio Stoppani. — Si propone l'allargamento di ml. 6.50 del tratto fra la via Coloniola e la via Torno; la correzione interessa fabbricati scadenti ed area libera.	1319	42.00	—											
26		1320	26.95	13.75											
27		1318	—	10.62		187.92					9895.00	594.85	10489.85	19396.00	29885.85
28		1339	—	94.60											
29	Via Gaspare Molo. — Si propone la correzione del tratto compreso fra la via Coloniola e via Torno, in guisa da portare la larghezza del tratto a gradinata a ml. 3.	1321	50.15	3.60											
30		1315	10.00	44.50		108.25				9015.00	541.25	9556.25	10412.50	19968.75	
31	Via Torno. — Si propone lo smusso dell'angolo con via Coloniola e l'allargamento sul lato di ponente fino al vicolo Gaspare Molo, in guisa da avere una larghezza di ml. 8.	1311	—	78.00											
32		1581	26.25	—											
33		1309	16.25	24.00		355.00					26512.50	4365.00	30877.50	10325.00	41202.50
9		1285	94.25	116.25											
FASCICOLO III.															
1	Nuova strada a monte, e raccordi con via Maurizio Monti, via Gorio, via Brambilla, via Prudenzianna, via Enrico Pessina, via Giuseppe Ferrari e via Tomaso Grossi. — Nel 1909 l'Ufficio Tecnico comunale rassegnava il progetto di una strada a monte, che dalla via Torno metteva alla via Tomaso Grossi. Il progetto era distinto in due tronchi. <i>Il tronco</i> : da via Torno alla via Prudenzianna, lunghezza ml. 356,05, dislivello m. 7,81, larghezza ml. 8, esclusi i parapetti. <i>Il tronco</i> : da via Prudenzianna a via Tomaso Grossi ml. 717, dislivello m. 33, spesa complessiva L. 110,000 senza gli espropri.	800		20.25											
2		1583		390.50											
3		1280		276.95											
4		1283		160.70											
5		1023		587.80											
6		1266		16.20											
7		1251		824.00											
8		1022		15.00											
9		1250		312.00											
10		1218		42.25											
	<i>A riportarsi</i>		1166.92	14694.34	13215.61					202207.50	18026.10	220233.60	406963.25	627196.85	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di mappa	Superficie da occupare per sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale			
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.			10 L. C.
	<i>Riparto</i>		1166.92	14694.34	13215.61				202207.50	18026.10	220233.60	406963.25	627196.85	
11	<p>Al primo tronco veniva studiata una variante nel senso di abbassare lo sbocco sulla via Torno; infatti la lunghezza del tronco veniva ridotta a ml. 324 ed il dislivello aumentato a ml. 10. Al secondo tronco, che comprendeva un viadotto del costo di L. 32,000, veniva proposta una variante che riduceva la spesa a L. 24,500 con una maggiore occupazione di mq. 300 di stabili. Nel 1910 una domanda a firma di vari cittadini sollecitava la costruzione della strada a monte, e l'on. Consiglio comunale in seduta 25 gennaio 1910 ne prendeva atto.</p> <p>Una petizione a firma avv. Perego ed altri dieci comunisti interessati osteggiava il progetto, e con impegno di ceder gratuitamente i terreni invocava lo studio di una nuova strada che in continuazione di via Gorio avesse a salire verso la località detta Prascia. La Giunta municipale di quel tempo incaricava l'ing. Attilio Abbate del nuovo studio, ed in seduta 13 ottobre 1911 faceva approvare il nuovo progetto dall'on. Consiglio comunale in prima lettura, ed in seconda lettura nella seduta 8 novembre 1911. L'on. Consiglio comunale, in seduta 4 marzo 1912, deliberava sui reclami avanzati da alcuni cittadini interessati, respingendoli.</p> <p>Il locale Ufficio del Genio Civile, pronunciandosi sul progetto e sui reclami avanzati, riconosceva che per rispondere agli scopi di edilizia la strada avrebbe dovuto essere più pianeggiante a terrazzo, così come fu fatto per la città di Genova, ed avere maggiori collegamenti colla rete stradale esistente e - pur ritenendo che una strada alle falde di Brunate, avente per iscopo di dar sfogo all'edilizia cittadina, abbia i caratteri per essere classificata fra le strade comunali di Como - era d'avviso che conveniva ristudiare il progetto Abbate, che con lunghezza di ml. 1970,55, dislivello 107,51, larghezza ml. 7, costava complessivamente L. 270,000 esclusi gli espropri.</p> <p>Tenute presenti le vicende dei precedenti progetti, nel Piano regolatore si propone l'introduzione della strada a monte modificata come segue:</p> <p>I. - Abbandono del progetto Abbate perchè troppo elevato e costoso, ed avente il grave inconveniente di portare le acque della falda montana di Brunate nella parte superiore della città, dove la fognatura è già deficiente o assolutamente mancante.</p> <p>II. - Attenersi invece in linea generale al progetto dell'Ufficio Tecnico municipale, variandone i punti di attacco alla via Torno ed alla via Tomaso Grossi, e precisamente portando lo sbocco in via Torno fra la portineria della proprietà Clerici e la proprietà Pedraglio, e portando l'altro sbocco sul prolungamento di via Giuseppe Ferrari, pur mantenendo il collegamento colla via Tomaso Grossi, abbassando la strada a ridosso dei rustici della proprietà Stampa.</p> <p>La strada così proposta viene inoltre ad essere collegata con scalinate alla via Maurizio Monti che sotto passa la nuova</p>	1353	807.00											
12		1346	310.00											
13		2438	1585.20											
14		1315	390.50											
15		1314	25.62											
16		1653	1.40											
17-18		2162	246.60											
19		1654	306.75											
20		1342	136.25											
21		1148	301.00											
22		654	216.00											
23		593	2231.00											
24		1829	95.00											
25		1805	157.50											
26		1495	1936.66											
29		1143	374.25			12955.38				3062.50	194330.00	197392.50	259553.80	456946.30
30		1146	191.25											
31		1140	0.75											
32		1390	57.50	13.75										
33		1391	60.00											
34		1174	628.75											
		1175												
		1772	165.00											
		1169	72.00											
		<i>A riportare</i>		1180.67	24990.32	26170.99				205270.00	212356.10	417626.10	666517.05	1084143.15

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradale		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera				Totale	Area fabbricata	Area libera			Area totale
			4 Mq.	5 Mq.				6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.			9 Mq.
	<i>Riparto</i>		1180.67	24990.32				205270.00	212356.10	417626.10	666517.05	1084143.15	
35	<b>Via Giuseppe Brambilla.</b> — Si propone, dopo la erezione del nuovo palazzo scolastico, l'abbattimento della casa comunale che fa angolo colla via Prudenziiana, e l'allargamento sul lato di levante della tratta compresa fra via Pessina e via Maurizio Monti.	1176	—	15.81									
36		1177	381.24	75.25									
37		1172	—	77.87									
38		709	—	12.37									
39		1171	10.50	25.50									
40		1168	11.70	102.05	730.29			60503.20	3547.50	64050.70	20954.50	85005.20	
34		1169 Borghetti di Ceno	—	18.00									
<b>FASCICOLO IV.</b>													
1	<b>Via Maurizio Monti.</b> — Si propone la correzione dei due lati nelle tratte fra via Dante e via Santo Garovaglio; la correzione del solo lato meridionale nella tratta fra via Santo Garovaglio e via Giuseppe Brambilla; ed infine la correzione del solo lato meridionale nella tratta fra via Brambilla e via Zezio, in guisa da ridurla in larghezza uniforme di mt. 5,50.	1202	126.25	—									
2		1207	—	6.07									
3		1201	28.69	—									
4		1098	—	0.90									
5		1101	5.02	—									
6		1100	—	51.23									
7		1106	72.35	—									
8		1107	83.40	—									
9		623	—	7.40									
10		1110	—	22.80	469.31			56971.00	1500.00	58471.00	17039.65	75510.65	
11		1111	—	11.20									
12		1120	8.00	—									
13		1121	5.20	—									
14		1125	7.40	—									
15		1126	7.40	—									
16		1129	7.00	—									
17		567	10.50	—									
18		1156	8.50	—									
19		Borghetti di Ceno											
	<i>A riportare</i>		1953.82	25416.77	27370.59			322744.20	217403.60	540147.80	704511.20	1241659.00	



Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappe	Superficie da occupare per sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale Area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo							
			Fabbricata	Libera	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale									
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				10 L. E.	11 L. E.	12 L. E.			13 L. E.	14 L. E.					
	<i>Riporto</i>		1953.82	25416.77	27370.59			322744.20	217403.60	540147.80	704511.20	1241659.00								
	FASCICOLO V.																			
5	Via Enrico Pessina. — Si propone la correzione dello sbocco in	1508	12.13	14.62	98.18			2820.00	1300.00	4120.00	2472.70	6592.70								
6	via Giuseppe Brambilla sul lato di tramontana.	1182	—	62.43																
7		1776	—	9.00																
12	Nuova via fra la via Enrico Pessina e la via Maurizio	1920	247.75	1527.62	2164.12			67312.00	25249.80	92561.80	69421.35	161983.15								
3	Monti (di accesso al mercato coperto). — Si è intro-	1309	—	20.00																
4	dotto nel Piano il progetto dell'Ufficio Tecnico municipale,	1200	131.80	135.70																
5	che tende a conservare l'area destinata alla creazione di	1201	101.25	—																
	un mercato coperto, secondo il progetto già predisposto per	1201	101.25	—																
	incarico dell'on. Giunta dall'ing. Carlo Reina.																			
	La strada ha la configurazione di un Y avente i due																			
	rami verso via Pessina e un ramo verso via Maurizio Monti																			
	di fronte all'imbocco di via Garovaglio.																			
	Le larghezze dei rami variano da ml. 8 a ml. 10, e nel																			
	loro punto d'incontro viene creata una piazza di m. 23 × 25.																			
	FASCICOLO VI.																			
1	Via Zezlo. — Si propongono le correzioni del lato di ponente	1156	18.80	—	2285.86			149241.60	20299.50	169541.10	77967.40	247508.50								
2	nella tratta fra via Maurizio Monti e Martino Anzi e fra via	1155	—	8.50																
3	Giuseppe Ferrari e Tomaso Grossi - fra via Luigi Guanella	567	5.62	—																
4	e via Cetti - e la correzione del lato di levante sull'angolo	1130	39.50	12.00																
5	con via Maurizio Monti fra via Cetti e via S. Martino, fra	1131	—	148.75																
6	via S. Martino e via Ciceri, e fra questa e la via Briantea -	1567	—	40.22																
7	con formazione d'un piazzale di raccordo all'imbocco della	1566	—	21.45																
8	nuova via Belluno.	1536	—	41.27																
9	Fra via S. Martino e via Ciceri, colla proposta sistemazione,	1026	—	88.20																
10	sul lato di ponente si ricava un relitto stradale da in-	1013	6.00	67.75																
11	corporare nella proprietà privata, di m. 57 × 3.25 = mq. 185.25.	1012	93.70	—																
		1012	93.70	—																
12		2049	18.20	4.00																
13		2048	18.75	—																
14		1003	25.00	—																
15		1001	—	36.40																
		1002	209.87	154.53																
16		997	33.00	74.37																
17		996	—	166.00																
18		995	—	160.96																
19		992	261.57	52.50																
20		901	—	90.00																
21		989	90.75	—																
22		990	77.00	31.75																
23																				
	<i>A riportare</i>		3364.51	28384.79	31918.75			542117.80	264252.90	806370.70	854372.65	1660743.35								

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.					10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.		
	<i>Riparto</i>		3364.51	28384.79	31918.75		185.25		512117.80	261252.90	806370.70	854372.65	1660743.35
25		987 Borghi di Como	15.00	151.70									
24		2329 Sed. Generali	—	2.75									
5	Via Martino Anzi. — Si propone la correzione del lato settentrionale, in prossimità allo sbocco in via Zezio.	1131 Borghi di Como	—	7.50	7.50		—		—	150.00	150.00	1300.00	1450.00
6	Via Giuseppe Ferrari. — Si propone la correzione del lato meridionale, in prossimità allo sbocco in via Zezio.	1567	—	12.00	26.45		—		—	329.00	329.00	1740.00	2269.00
7		1566 Borghi di Como	—	14.45									
26	Via Bona Lombarda. — Si propone la rettifica del lato di ponente.	953 Larghi di Como	132.90	—	132.90		—		19290.—	—	19290.00	3993.50	23283.50
FASCICOLO VII.													
1	Via Santo Garovaglio. — Si propone l'arretramento della casa al mappale 1488 di Como Borghi, per togliere l'unico difetto estetico di quella via.	1488 Borghi di Como	31.25	—	31.25		—		5125.00	—	5125.00	1468.75	6593.75
FASCICOLO VIII.													
1	Via Tomaso Grossi. — Si propone la correzione del lato di tramontana nella tratta di fronte alla chiesa del Sacro Cuore di Gesù, col semplice arretramento del parapetto stradale.	2009 Borghi di Como	—	28.72	28.72		—		—	575.00	575.00	1575.00	2150.00
FASCICOLO IX.													
1	Via Luigi Guanella. — Si propone la sistemazione della tratta fra via Dante e via Simone da Locarno sul lato meridionale, fin contro il fabbricato Eredi Verga — e la sistemazione dell'altra tratta fino a via Zezio in larghezza da ml. 8.50 a ml. 10, con due relitti stradali che diventano fabbricabili con superficie di mq. 116.	1400	—	118.25	1212.07		116.00		5150.00	17708.00	22858.00	3897.00	26755.00
2		1020	31.50	282.00									
3		943	—	243.00									
4		1554	—	16.87									
5		940	—	79.31									
6		557	—	54.90									
7		1046	—	240.00									
7 bis		1046 b	—	20.25									
8		525	—	1.87									
9	1029 Borghi di Como	—	124.12										
	<i>A riportare</i>		3575.16	29782.48	33357.64		301.25		571682.80	283214.90	854897.70	868346.90	1723244.60

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera				Totale	Area fabbricata	Area libera			Area totale
			4 Mq.	5 Mq.				6 Mq.	10 L. f.	11 L. f.			12 L. f.
	<i>Riparto</i>		3575.16	29782.48	33357.64			571682.80	283214.90	854897.70	868346.90	1723244.60	
9	Via Luigi Dottesio (nuova via sul torrente Valduce). — Colla copertura del torrente Valduce fra via Dottesio fino a via Zezio, si propone di ricavare una nuova strada larga ml. 10, col lato di tramontana in prolungamento del lato settentrionale di via Dottesio. In fregio al lato meridionale della nuova via si ricaverà una striscia di terreno da incorporare nella proprietà Rosasco, della misura di mq. 298.	1029	—	369.00	580.23	298.00	—	—	5802.20	5802.20	33646.60	39448.80	
11		1028	—	181.12									
12		550	—	30.10									
10	Nuova via fra la via Luigi Guanella e la via Luigi Dottesio. — Si propone una nuova via larga ml. 10 sull'area dell'ex-polveriera fino alla via Luigi Dottesio, in guisa da tagliare la punta attuale della proprietà Rosasco e C., e formare un piazzale di raccordo.	1014	—	276.47	1321.85	—	18484.00	11521.70	30005.70	21138.50	51144.20		
11		1028	—	9.45									
12		550	169.68	561.25									
13		547	—	29.00									
14		526 c	—	7.00									
14-bis	526 b	—	269.00										
	Via Francesco Cetti. — Si propone la sistemazione del lato meridionale sulla linea che congiunge l'angolo della chiesa di S. Agata coll'angolo del lavatoio comunale, lasciando dei relitti stradali da incorporare nei mappali 1005-1009-1765 di Como Borghi.		—	—	—	87.37	—	—	—	—	—	—	
	<i>Totale della zona a levante della Città</i>		3744.84	31514.87	35259.71	686.62	590166.80	300538.80	872505.60	923132.00	1813837.60		

ALLEGATO VI

---

B) - ZONA A MEZZODÌ DELLA CITTÀ

---

## Vie e piazze della Zona a mezzodì della Città

---

- Fasc. 10.<sup>o</sup> Via privata fra la via Milano ed il torrente Cosia.  
" 11.<sup>o</sup> " Giuseppe Sirtori.  
" 11.<sup>o</sup> Prolungamento della via Mentana (nuova via dalla via Giulini al viale Cesare Battisti, già viale Lecco).  
" 12.<sup>o</sup> Passaggio a livello della via Briantea, e nuova via fra le vie Dante Alighieri e Giorgio Giulini.  
" 13.<sup>o</sup> Via Giorgio Giulini.  
" 14.<sup>o</sup> " Milano.  
" 14.<sup>o</sup> " Venti Settembre.  
" 15.<sup>o</sup> " Carloni, e nuove vie fra il torrente Cosia e via Teresa Ciceri, e fra la via Carloni e la nuova via suddetta.  
" 16.<sup>o</sup> " Copertura del torrente Cosia.  
" 17.<sup>o</sup> Via Francesco Anzani.  
" 17.<sup>o</sup> " Via Magenta.  
" 17.<sup>o</sup> " Palestro.  
" 17.<sup>o</sup> " Valleggio.  
" 18.<sup>o</sup> " Leone Leoni (fino oltre la Caserma De Cristoforis).  
" 19.<sup>o</sup> " Nuova via che chiude la nuova Piazza d'Armi fra via Viganò e via del Gabbino (o via Corretta).  
" 20.<sup>o</sup> Via Andrea Alciato.  
" 20.<sup>o</sup> " Francesco Viganò.  
" 20.<sup>o</sup> " Gabriele Castellini.
- 

NB. — I numeri a sinistra della descrizione si riferiscono ai fascicoli contenenti il tipo o la descrizione del Piano particolareggiato d'esecuzione.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		Area da occupare per aggiungere ad altra proprietà		Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera	Totale	Area fabbricata			Area libera	Area totale				
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.			8 Mq.	9 Mq.	10 L. C.			11 L. C.
<b>FASCICOLO X.</b>														
1 2	Via Privata, fra la via Milano e il Torrente Cosia. — Colla copertura del Torrente Cosia e dell'affluente Fiume Aperto si determina la necessità di prolungare la via Privata Beltramini da via Milano fino a crearle uno sbocco sulle nuove arterie risultanti dalle progettate coperture. Sebbene di limitata larghezza, la strada privata così prolungata rappresenterà una reale comodità al transito, d'altronde la strada è già costruita, il Comune non dovrà che crearne lo sbocco, e più che espropriare, regolare i rapporti col privato assumendo la manutenzione. Per tale ragione non si preventiva indennità di esproprio.	667 1454 Borghi & Cino		217.25 310.75		— 528.00						1000.00	1000.00	
<b>FASCICOLO XI.</b>														
1 2 3 4 5	Via Giuseppe Sirtori. — Se ne propone l'allargamento a ml. 10 sul lato di ponente in prolungamento alla cinta della proprietà del cav. Giuseppe Cattaneo.	767 762 1667 1899 1796 Borghi di Cino		56.55 23.62 400.50 85.94 76.12		642.73				—	12854.00	12854.00	16427.30	29281.30
3 6 7 8 9 10	Prolungamento della via Mentana sino al viale Cesare Battisti. — Se ne propone, più che un prolungamento, la continuazione, con una via larga ml. 10 che dall'incontro di via Mentana con via Giulini vada a sboccare sul viale Cesare Battisti, appoggiando il suo lato di ponente contro la proprietà del Distretto al mappale n. 759 di Como-Borghi.	1667 766 765 763 759 1666 Borghi di Cino		1272.50 37.60 58.75 211.07 — 17.50		2122.00				82458.00	11948.40	94406.40	41220.00	133626.40
<b>FASCICOLO XII.</b>														
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13	Sistemazione del passaggio a livello di via Briantea e nuova via fra le vie Dante Alighieri e Giulini - raccordo con questa e colle vie Briantea-Carloni. — Ad ovviare gli inconvenienti del passo a livello della Ferrovia Nord fra la via Briantea e la piazza XX Settembre, si propone la creazione di un sovrappassaggio; una rampa ascendente del quale avrà inizio al crocchio di via Giorgio Giulini con via Mentana, correrà pressoché parallelamente a via Giulini e sorpasserà la via Sirtori — l'altra rampa avrà inizio all'incontro di via Dante Alighieri con via Dottesio, e si svilupperà quasi a cavaliere del confine fra la proprietà dell'Orfanotrofio e la proprietà Colombo, Cattaneo e Macchi (Istituto della Sacra Famiglia).	1667 1796 794 345 1576 373 791 790 1668 1017 795 1523 1573		747.00 78.80 326.00 20.00 68.00 33.15 578.00 213.50 156.25 48.00 3.50 477.00 3.52		3417.00				12000.00	59346.00	71346.00	59132.50	130478.50
	<i>A riportare</i>		644.58	5520.87		6709.73				94458.00	84148.40	178606.40	117779.80	296386.20

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale			
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.			10 L. C.
14 15	<i>Riparto</i> Il sovrappassaggio sarà inoltre collegato con via Sirtori mediante gradinata per comodità dei pedoni — e con via Briantea mediante rampa carrata in prolungamento del primo tratto di via Carloni. Le tre rampe suddescritte hanno ciascuna uno sviluppo di ml. 100 per cui la loro pendenza non supererà il 5%, pur assegnando al sovrappassaggio una altezza libera di m. 4.50 in corrispondenza al binario della ferrovia. In corrispondenza alla via Sirtori l'altezza libera del sovrappassaggio sarà di poco superiore ai m. 3, ma tale circostanza non pregiudicherà certo la viabilità, potendo i carri a carichi voluminosi percorrere la nuova via che da via Giulini mette al viale Cesare Battisti.	1520 1900 Borgh di Cesa	678.91 — —	4803.27 120.00 75.80	6709.73				94458.00	84148.40	178606.40	117779.80	296386.20	
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	<b>FASCICOLO XIII.</b> <b>Via Giorgio Giulini.</b> — Questa via, tuttora in parte privata, ha una grande importanza e perciò si propone di sistemarla in larghezza di ml. 10 abbandonando completamente la direttiva attuale per la tratta compresa fra via Milano e via Mentana ed assumendo come nuova direzione la linea passante per l'angolo nord-ovest della proprietà Negretti al Mappale n. 752 di Como Borghi, e la spalla meridionale del portone che limita a ponente il passaggio privato. Questa soluzione ha il vantaggio di portare l'esproprio sul solo lato di tramontana, dove vi sono fabbricati di poca importanza e di vecchissima costruzione, nonchè aree libere. Altro notevole vantaggio è di portare l'angolo fra le due tratte di strada nel punto d'incontro della via Mentana, colla nuova strada che da via Giulini mette a piazza Vittoria, attraverso la proprietà dell'ing. Casati. Per la tratta fra via Mentana e via Sirtori basterà eseguire l'allargamento sul lato di tramontana che è tuttora completamente libero da costruzioni.	740 733 276 733 277 798 738 a 1381 1666 1667 1900 1796 Borgh di Cesa	200.75 232.00 — 63.75 — — — 70.00 233.00 — — —	31.75 82.50 55.50 257.50 26.25 270.00 375.00 85.00 55.00 100.80 44.20 15.00	2198.00	12.50 52.50 26.00	204.00	204.00	91.00	159825.00	23996.20	183821.20	51980.00	235801.20
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	<b>FASCICOLO XIV.</b> <b>Via Milano.</b> — Si propongono le correzioni dello sbocco in piazza Vittoria, sopprimendo i portichetti delle case vecchie ai civ. N. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, e dello sbocco in piazza S. Bartolomeo a partire dall'angolo sud di via Ventì Settembre.	754 753 752 751 750 749 748 703 702 701 700	18.00 34.00 43.75 14.00 38.50 18.00 20.00 18.75 17.00 26.87 36.00	350.12				72518.00	—	72518.00	10251.80	82769.80		
	<i>A riportare</i>		1728.95	7115.17	9257.85	91.00	204.00	295.00	326801.00	108144.60	434945.60	180011.60	614957.20	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per l'area stradale		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo			
			Fabbricata	Libera				Totale	Area fabbricata	Area libera	Area totale	dell'opera		Costo complessivo
												10 L. C.	11 L. C.	
1	2	3	4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.	10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.	13 L. C.	14 L. C.	
	<i>Riparto</i>		1728.95	7115.17	9257.85	91.00	204.00	295.00	326801.00	1081441.60	434945.60	180011.60	614957.20	
12		697	1.00											
13		696	45.00											
14		695	6.25											
		Borghi di Como												
8	Via Ventì Settembre. -- Si propone la correzione dello sbocco in via Milano.	703	48.00		137.00				26550.00		26550.00	4055.00	30605.00	
15		713	54.00											
16		705	35.00											
		Borghi di Como												
	FASCICOLO XV.													
1	Via Carloni e nuove vie fra il torrente Cosia e via Teresa Ciceri, e fra la via Carloni e la nuova via suddetta.	313	—	13.37										
2	— Per la via Carloni si propone la sistemazione dell'ultimo tratto fra la via Teresa Ciceri ed il torrente Cosia, secondo il progetto dell'Ufficio Tecnico Municipale, in larghezza di ml. 8.60, ed una nuova via larga ml. 10 che dal lungo Cosia, ove ora esiste la passerella sul Cosia, vada al crocevia di via Teresa Ciceri e via Briantea. Si propone pure di collegare la via Carloni colla nuova via come sopra progettata, con una arteria secondaria larga ml. 8, seguendo in quella località l'andamento della Roggia molinara, che verrà per quella tratta coperta, ed espropriando i vecchi fabbricati rustici costituenti il Molino del "Roggione", al mappale n. 978 di Como Borghi.	813	—	93.10										
3		321	—	21.40										
4		1585	—	2.60										
5		1586	—	29.75										
6		1678	—	124.00										
7		976	—	32.50										
8		975	—	141.12										
9		974	—	789.93										
10		973	—	91.25										
11		978	129.00	130.25	3483.54				41200.00	32715.40	73915.40	64835.40	138750.80	
12		521	—	172.90										
13		972	—	83.25										
14		2004	—	350.00										
15		1673	—	830.00										
16		1672	3.60	171.40										
17		971	57.00	88.50										
18		966	22.40	106.22										
		Borghi di Como												
	FASCICOLO XVI.													
1	Copertura del torrente Cosia. — Il Comune di Como, procedendo all'opera igienica di copertura del Cosia, viene a creare anche un'ampia arteria che attraversa dapprima longitudinalmente poi trasversalmente la zona dei Borghi di Como. Si propone che quest'ampia arteria venga sistemata in due carreggiate laterali, con <i>aiuole</i> centrali, sopprimendo queste ultime in alcuni punti soltanto, dove le carreggiate si confonderanno in una sola. Così nella prima tratta fra il Lungo Lario Trento e la via Tolomeo Gallio le due carreggiate saranno rappresentate dall'attuali vie Petrololo e Recchi, fino al punto in cui la via Petrololo piega ad angolo retto, da quel punto al ponte di via Tolomeo Gallio si avrà	112	—	5.60										
2		e 287	—	61.00										
3		1507	—	61.00										
4		1741	23.75	28.75										
5		14380	—	98.00										
6		540	—	8.40										
7		511	3.90	—					420.00					
8		825	—	88.25					1240.00					
9		1611	—	84.50					870.00					
10		687	40.75	78.75	2088.30				519.25	13840.00	10100.00	23940.00	150000.00	
11		824	—	340.00					2856.25					
		851	—	1213.15					602.00					
	<i>A riportare</i>		2211.60	12393.11	14966.69	91.00	6711.50	6802.50	408391.00	150960.00	559351.00	1748902.00	2308253.00	



Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
			Fabbricata	Libera	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.		
12 13	<p style="text-align: center;"><i>Riparto</i></p> <p>un'unica carreggiata, che costituirà come un largo di raccordo delle varie arterie che si concentrano in quel punto.</p> <p>Da via Tolomeo Gallio a via G. Borsieri una carreggiata è rappresentata dall'attuale via Stelvio, l'altra in parte dalla via Barelli, opportunamente allargata e prolungata, fino a via Tolomeo Gallio, nell'attuale letto del Cosia.</p> <p>Da via Borsieri a via Francesco Benzi una carreggiata è rappresentata dall'attuale via Barelli opportunamente allargata, e l'altra è ricavata nell'alveo del Cosia verso la proprietà comunale. Questa ultima carreggiata si raccorderà in curva con via Francesco Benzi, così resterà mascherata la soppressione dell'ultima tratta di via Benzi che il Comune incorporerà nella proprietà dell'Officina del Gas. Una zona di mq. 420 di area stradale diventerà fabbricabile. Dalla via Francesco Benzi a via Lucini una carreggiata è rappresentata dall'attuale via Barelli, l'altra verrà ricavata dall'alveo del torrente verso le proprietà comunale e della Ditta Gillet et Fils.</p> <p>Da via Lucini a via S. Abbondio le due carreggiate continuano sul prolungamento di quelle della tratta precedente, cosicché vengono ricavate pressoché tutte dall'alveo del torrente, e in poca parte dall'attuale strada. Ne risulta quindi un'area stradale di mq. 1240 che diventa fabbricabile e che il Comune può concedere all'Ospedale di S. Anna ad ingrandimento di quell'Istituto di beneficenza.</p> <p>Da via S. Abbondio a via Milano si propone un'unica carreggiata, sopprimendo le aiuole centrali. Risulta però un'area di mq. 870 da incorporare alla attigua proprietà Gillet et Fils, ed un'altra di mq. 519.25 da incorporare nell'Orfanotrofio femminile.</p> <p>Da via Milano fino di fronte allo sbocco di via Leone Leoni la carreggiata si mantiene unica, poi torna a duplicarsi, essendo un ramo rappresentato dall'attuale via Solone Ambrosoli allargata a m. 12.00 e a m. 16.00, e l'altro ramo ricavato nel letto del torrente, largo ml. 10.00-11.00. Da via Milano a via Leone Leoni, oltre le due carreggiate dall'alveo del Cosia, risulta un'area di mq. 2856.25 da cedere ai privati frontisti.</p> <p>Il tratto di Cosia coperto in corrispondenza alla piazza del Macello sarà incorporato nella piazza stessa, oltre un piccolo esproprio della proprietà Società Anon. Cooperativa per lo spurgo dei Pozzi Neri allo scopo di regolare la Piazza.</p> <p>Il tratto di Cosia compreso fra la piazza Macello e la via Carloni sarà sistemato in due carreggiate laterali di ml. 10.00 cadauna di larghezza, ed una carreggiata centrale pure di ml. 10.00 di larghezza in sopraelevazione, a costituire un sovrappassaggio alla Ferrovia Nord.</p> <p>Fra la carreggiata centrale e le laterali verranno ricavate delle aiuole, salvo nel tratto fra la piazza Macello e la Ferrovia Nord, in cui l'aiuola esisterà solo sul lato di</p>	909 910 mq. di Cosa	2211.60	12393.11	14966.69	91.00	6711.50	6802.50	408391.00	150960.00	559351.00	1718902.00	2308253.00
	<i>A riportare</i>		2211.60	12406.61	14966.69	91.00	6711.50	6802.50	408391.00	150960.00	559351.00	1718902.00	2308253.00

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappe	Superficie da occupare		Area stradale		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo	
			Fabbricata	Libera	Totale	Area fabbricata				Area libera	Area totale	Costo dell'opera	Costo complessivo	
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.				8 Mq.	9 Mq.	10 l. c.	11 l. c.	12 l. c.
	<i>Riporto</i>		2211.60	12406.61	14966.69	91.00	6711.50	6802.50	408391.00	150960.00	539351.00	1748902.00	2308253.00	
	tramontana. Nel tratto fra la Ferrovia Nord e la via Carloni la carreggiata laterale di mezzodi sarà rappresentata dall'attuale via Castelnuovo. Il sovrappasso sulla Nord, oltre rappresentare una soluzione importante per la viabilità ordinaria e per eventuali linee tramviarie future, potrà rappresentare un'economia nella spesa di copertura del Cosia, servendo l'impalcatura del sovrappassaggio come copertura del torrente, una volta progettato sull'asse stesso della sistemazione del Torrente. In questa tratta si rendono necessari alcuni espropri per sede stradale. Si ha invece un'area di mq. 602.00 risultante dall'alveo da incorporare nelle proprietà private frontiste, e precisamente di fronte ai mappali n. 826-349-825. Oltre la via Carloni non è più contemplata la copertura per la sensibile differenza di livello fra la via Castelnuovo e la via Piave, epperò si propone, in corrispondenza all'ingresso del Manicomio Provinciale e dello sbocco delle nuove vie Udine e Belluno, la copertura di una tratta con gradinate di raccordo chiuse da aiuole inclinate; aiuole inclinate che si potrebbero estendere anche fino al Ponte di S. Martino, qualora si volesse spingere fin là la copertura.													
	<b>FASCICOLO XVII.</b>													
1	<b>Via Francesco Anzani.</b> — Si propone la sistemazione della tratta compresa fra la via Leone Leoni e la via Valleggio in larghezza costante di m. 10,00, tenendo come caposaldo estremo del lato di mezzodi la spalla meridionale del Ponticello sul Fiume Aperto, e come caposaldo estremo del lato di tramontana la spalla settentrionale del sottopasso alla Ferrovia Nord.	1498	8.00	143.20				191.25						
2		829	—	364.00										
3		831	—	18.00										
4		348	—	374.00				87.50						
5		331	—	8.50										
6		1611	—	24.50			2752.70	70.00	738.75	1800.00	37520.00	39320.00	57527.00	
7		857	—	440.00										
8		858	—	180.00				390.00						
9		860	—	780.00										
10		851	—	60.00										
11		423	—	352.50										
		<i>Brighi di Cosia</i>												
4	<b>Via Magenta.</b> — Si propone di prolungarla dalla nuova via Francesco Anzani fino all'incontro del Cosia coperto.	348	—	95.00			952.50		28200.00	7700.00	35900.00	17700.00	53600.00	
12		825	—	407.50										
6		1611	182.00	268.00										
		<i>Brighi di Cosia</i>												
5	<b>Via Palestro.</b> — Si propone di prolungarla da via Francesco Anzani fino all'incontro del Cosia coperto.	331	—	110.00			775.50			7750.00	7750.00	17750.00	25500.00	
13		824	—	665.00										
		<i>Brighi di Cosia</i>												
	<i>A riportare</i>		2401.60	16696.81	19447.39	91.00	7450.25	7541.25	438391.00	203930.00	642321.00	1841879.00	2484200.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo					
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata	Area libera	Area totale							
			1	2	3	4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.	10 L. f.	11 L. f.	12 L. f.	13 L. f.	14 L. f.		
	<i>Riporto</i>		2401.60	16696.81														
14 15	Via Valleggio. — Si propone l'allargamento della tratta vicina allo sbocco di via Anzani in larghezza di ml. 8.00, come venne sistemata nel resto.	423 822 803 4 Cena	— 35.00 —	120.52 —		155.52				7500.00	1205.20	8705.20	3555.20	12260.40				
FASCICOLO XVIII.																		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16-17-18 19	Via Leone Leoni (fino oltre la Caserma De Cristoforis - Vedere il fascicolo n. XIX). — Colla copertura del torrente Cosia e del suo affluente Fiume Aperto verrà creata la nuova arteria via Leone Leoni, con larghezza variabile da m. 13.00 a m. 15.00, per non espropriare i fabbricati esistenti sul lato di ponente. Oltre il piazzale della nuova Caserma De Cristoforis si propone di continuare la via in larghezza di ml. 10.00, secondo il progetto Abbate, fino al viadotto della Ferrovia Nord, indi di sviluppare la strada sulla sponda Sud-Est del Fiume Aperto fino a raggiungere la vecchia comunale di Albate e la provinciale Canturina.	826 370 352 827 376 828 403 406 1498 669 832 1505 1850 1457 837 Borghetti 4 Cena 295 296 a S. Canturina	— — — — — 24.00 14.50 — — — — — — — — — — — — — — —	80.00 59.50 58.00 47.25 4.95 15.75 — — — 2.50 — 10.50 11.37 113.31 33.75 45.50 — — — 78.37 —		628.14	480.95	480.95		10689.00	6281.40	16970.40	19420.00	36390.40				
FASCICOLO XIX.																		
1 4 2-10 1 5 6 9 7 8 11	Nuova Via che chiude la nuova Piazza d'Armi fra via Viganò e via del Gabbino (o via Corretta). — Fra l'estremità di via Francesco Viganò, vicino al sottopasso della Ferrovia Nord, si propone una strada di ml. 10.00 di larghezza che chiuda a levante-mezzodi la nuova Piazza d'Armi e raggiunga la via Corretta e la nuova via Leone Leoni in fregio al muro di cinta di mezzodi della nuova Caserma De Cristoforis. Il tratto di via Corretta compreso fra questa nuova via e il piazzale della Caserma nuova si allarga a ml. 8.00.	316 311 b 1959 311 a 297 b 296 a 850 Borghetti 4 Cena 1960 488 1968 S. Corretta	— —	283.50 1161.30 676.30 — — — 875.00 — — — 2590.00 880.00 156.00		6622.10	577.50	577.50		—	26488.40	26488.40	33110.00	59598.40				
	<i>A riportare</i>		2303.99	24000.18		26853.15	91.00	8508.70	8599.70	456580.00	237905.00	694185.00	1897964.20	2592449.20				

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede stradale		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo						
			Fabbricata	Libera	Totale	Area fabbricata				Area libera	Area totale									
			1 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.				8 Mq.	9 Mq.	10 L. f.			11 L. f.	12 L. f.	13 L. f.	14 L. f.		
	<i>Riporto</i>		2503.99	24000.18	26853.15	91.00	8508.70	8599.70	456580.00	237905.00	694485.00	1897964.20	2592449.20							
<b>FASCICOLO XX.</b>																				
1	<b>Via Andrea Alciato.</b> — Si propone di continuare l'allargamento del lato di levante secondo la linea già in parte attuata che dà alla via una larghezza di ml. 10.00, che può essere portata a ml. 12.00 colla copertura della roggia sul lato di ponente.	1754	247.50	297.75	101.25	33	Borghetti di Coma													
3		616	212.62												644.47	—	6444.70	6444.70	6444.70	12889.40
2		1906	177.75																	
4		1748	6.60																	
4	<b>Via Francesco Viganò.</b> — Si propone l'allargamento della prima tratta sul lato settentrionale, con formazione di una piazzetta all'incontro con via Andrea Alciato.	1748	12.60	595.22																
5		1750	300.00																	
6		1750	37.20																	
7		1657	131.42																	
8	607	114.00	964.25																	
8	Borghetti di Coma																			
9	607	68.00																		
10	1363	—																		
11	<b>Via Gabriele Castellini.</b> — Si propone di allargarla fino a ml. 10.00 in due tratte e sempre sul lato di ponente, ora che le proprietà Andreae e Castelli hanno cessato di essere stabilimenti industriali, e dovranno necessariamente trasformarsi per adattarsi a nuove destinazioni.	233	55.00	181.75	30.00	266	Borghetti di Coma													
12		266	—																	
13		265	98.00																	
13		1836	31.50																	
14		268	66.00																	
		Str.	—	2785.24	25922.87															
		Consorzio	—																	
<i>Totale della zona a mezzodi della Città</i>			2785.24	25922.87	29057.09	91.00	8508.70	8599.70	494705.00	257131.90	751836.90	1935003.60	2686840.50							

ALLEGATO VII

---

c) - ZONA A PONENTE DELLA CITTÀ

---

## Vie e piazze della Zona a ponente della Città

---

- Fasc. 21.° Nuova via al Cimitero da via Milano.
- „ 22.° Via Ospedale.
- „ 23.° „ Regina, sbocco sulla via Napoleona e prolungamento fino all'incontro delle vie Andrea Alciato e Francesco Viganò.
- „ 24.° „ Gerolamo Borsieri.
- „ 25.° Nuovo piazzale della Stazione Ferrovie di Stato.
- „ 26.° Via Petrololo.
- „ 26.° Nuove vie fra il viale Cavallotti, via Tolomeo Gallio e via Petrololo.
- „ 27.° Via Borgo Vico, colla piazzetta in via Museo Giovio, di fronte al vicolo omonimo.
- „ 27.° „ Raschi.
- „ 28.° „ Ventisette Maggio.
- „ 29.° Nuovo viale a Lago dal Campo Garibaldi all'Olmo e dal Campo Garibaldi al Ponte di S. Rocchetto sul torrente Cosia.

---

**NB.** — I numeri a sinistra della descrizione si riferiscono ai fascicoli contenenti il tipo e la descrizione del Piano particolareggiato d'esecuzione.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale Area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo										
			Fabbricata	Libera	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale												
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.			10 L. E.	11 L. E.	12 L. E.	13 L. E.	14 L. E.					
<b>FASCICOLO XXI.</b>																							
5	<b>Nuova via al Cimitero da via Milano.</b> — La via proposta è una variante del progetto Zanini, nel senso che dal piazzale circolare fronteggiante l'edera che forma l'ingresso del Cimitero, si va in via Milano con un solo sbocco anziché due, e lo sbocco viene creato attraverso la proprietà Binda, quasi dirimpetto all'imbocco di via Anzani, per risanare un gruppo di fabbricati in pessime condizioni di manutenzione e di abitabilità.	539	—	2666.60	3610.80				27575.00	18054.00	45629.00	97068.20	142697.20										
6		532	100.00	—																			
7		554	73.00	202.50																			
8		556	—	123.10																			
9		555	2.75	8.10																			
10		538	—	198.75																			
11		531	—	135.00																			
12		532	—	99.00																			
		Borghi di Como																					
<b>FASCICOLO XXII.</b>																							
1		<b>Via Ospedale.</b> — Si propone l'allargamento del tratto fra il viale Varese e la via Mugiasca, e l'allineamento dei fabbricati nel tratto precedente la via Michele da Carcano.	466	8.25										—	229.43				16109.00	3107.40	19216.40	6441.45	25657.85
2			463	6.12										—									
3	462		3.25	—																			
4	460		33.75	—																			
5	424		22.69	155.37																			
		Borghi di Como																					
<b>FASCICOLO XXIII.</b>																							
1	<b>Via Regina, sbocco sulla via Napoleona, e prolungamento fino all'incontro di via Andrea Alciato e via Francesco Viganò.</b> — La via Regina, già corretta verso S. Abbondio, reclama la correzione e lo sbocco verso la Napoleona, per mettere in diretta comunicazione colla stazione centrale il rilevante movimento merci che affluisce a Como dai nodi stradali di Camerlata. Questo sbocco, già progettato dall'Ufficio Tecnico comunale, si propone venga prolungato al di là della Napoleona, per collegare, a mezzo della via Francesco Viganò, colla ferrovia di Stato anche la zona sud-est del Comune ed il traffico proveniente dalla Brianza. Dall'incontro di via Alciato e via Viganò si propone l'allargamento della via Gabriele Castellini, in due tratte raccordate fra loro con una piazzetta.	1975	—	—	3722.39				14250.00	18133.20	32383.20	109248.00	141631.20										
2		1831	—	37.00																			
3		Borghi di Como																					
4		532	—	311.57																			
5		530	—	173.62																			
6		600	—	18.00																			
7		528	—	383.00																			
8		599	32.00	67.00																			
8 bis		520	—	471.75																			
9		375	—	129.20																			
10		603	63.00	—																			
11		604	—	473.00																			
12	605	—	133.25																				
		1830	—	1430.00																			
		Borghi di Como																					
<b>FASCICOLO XXIV.</b>																							
1	<b>Via Gerolamo Borrieri.</b> — Si propone la rettificazione del lato meridionale fra via Barelli e via Torriani, e la correzione del lato settentrionale, per ridurre lo sbocco nel viale Varese alla larghezza di ml. 10.	361	116.00	—																			
2		362	—	9.00																			
3		363	49.50	—																			
4		364	—	30.25																			
<i>A riportare</i>			510.31	7257.06	7562.62				57934.00	39294.40	97228.60	212757.65	309986.25										

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradale		Area da occupare per agglomerati ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera				Totale	Area fabbricata	Area libera			Area totale
			1 Mq.	2 Mq.				3 Mq.	4 L. E.	5 L. E.			6 L. E.
5	<i>Riparto</i>	1537	510.31	257.06	7562.62			57934.00	39294.60	97228.60	212757.65	309986.25	
6		371	4.87	—	478.32			61657.00	9262.50	70919.50	8783.20	79702.70	
7		219	85.00	—									
8		369	39.60	—									
9		357	121.60	22.50									
<b>FASCICOLO XXV.</b>													
1	<b>Nuovo piazzale della Stazione Ferrovie di Stato. — In relazione al progetto di ampliamento e sistemazione generale della Stazione di Como S. Giovanni delle Ferrovie di Stato, si propone di sistemare il giardino pubblico, alias Scaletta, a nuovo piazzale. Per tale sistemazione occorre l'esproprio di una parte delle proprietà ai mappali N. 218-223-230 di Como Borghi.</b>	218	—	76.50	415.50	76.50		41150.00	3060.00	44210.00	10200.00	54410.00	
2		223	55.25	67.50									
3		230	156.25	60.00									
4		231	—	—									
<b>FASCICOLO XXVI.</b>													
1	<b>Via Petrololo. — Nella parte fiancheggiante il Cosia, essa si sistema sul prolungamento del lato di levante, poi nel tratto spezzato che mette in via Tolomeo Gallio sulla larghezza di ml. 10, dapprima sul lato di mezzodi poi su quello di levante.</b>	299	—	13.50	5749.95		268.00	273583.00	58890.90	332473.90	177400.00	509873.90	
3		297	—	130.00									
4		296	28.60	51.48									
5		292	—	49.28									
6		290	233.00	727.50									
7	<b>Nuove vie fra il viale Cavallotti, via Tolomeo Gallio e via Petrololo. — Il Comune aveva già predisposto un Piano regolatore per questa zona, fin dall'epoca di acquisto della vecchia caserma Sirtori. Tale Piano ebbe però a subire delle modificazioni all'epoca della costruzione del Politeama, ed ora necessita modificarlo nuovamente, per adattare una porzione di quelle aree al nuovo fabbricato per le Scuole Normali. Si propone quindi di variare quel Piano iniziale: a) allargando la via Petrololo, dopo il sottopasso della Ferrovia di Stato, a ml. 10; b) creando una nuova via di ml. 10 di larghezza, che dall'angolo di via Petrololo metta al viale Felice Cavallotti, mantenendosi sull'area libera dietro il Politeama; c) creando una nuova via di ml. 10 di larghezza simmetrica alla nuova via proveniente da piazza Volta rispetto all'asse del viale Cavallotti, fino ad incontrare la via Petrololo; d) finalmente una nuova via di ml. 10 di larghezza, che interseca le ultime due pressochè ad angolo retto, rispettando l'angolo nord-ovest dell'attuale casina degli ufficiali, al mappale N. 283 di Como Borghi.</b>	285	1335.20	973.75	5749.95		268.00	273583.00	58890.90	332473.90	177400.00	509873.90	
8		279	—	1133.20									
9		281	161.47	378.35									
10		97	—	75.00									
11		283	65.62	12.00									
12		280	—	14.00									
13		282	—	368.00									
	<i>A riportare</i>	2796.77	11409.62		14206.39	76.50	268.00	431321.00	110508.00	544832.00	409140.85	953972.85	



Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
			Libera		Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			Mq.	Mq.									
	<b>FASCICOLO XXVII.</b>		2796.77	11409.62	14206.39	76.50	268.00		434324.00	110508.00	544832.00	409140.85	953972.85
	<i>Riparto</i>												
1	Via Borgo Vico colla piazzetta in via Museo Giovio, di fronte al vicolo omonimo. - Nella tratta fra la via	211	21.00	—									
2	Ventisette Maggio e la via Tolomeo Gallio si propone una	210	48.12	—									
3	sola correzione di fronte allo sbocco di via Raschi, portan-	206	20.62	—									
4	done la larghezza a ml. 10.00.	205	31.69	—									
5	Nel tratto da via Ventisette Maggio al Largo Spluga	204	22.75	—									
6	si propongono sei correzioni:	203	31.50	—									
7	a) correzione di una tratta di cinta della proprietà	201	27.00	—									
8	Gabaglio;	200	4.00	—	2156.40				196179.00	10420.00	206599.00	51564.00	258163.00
12	b) allargamento sul lato di levante in corrispondenza	151	—	63.00									
13	alle proprietà Musa e Saporiti;	121	74.25	—									
14	c) allargamento sul lato di ponente in corrispondenza	122	279.00	—									
15	alle proprietà Gatti-Tagliabue;	101	42.96	—									
16	d) allargamento sul lato di ponente in corrispondenza	87	33.60	—									
21	alle proprietà Bianchi-Zappata, Mondelli, Ronchetti;	71	—	40.80									
17	e) allargamento sul lato di levante in corrispondenza	88	64.00	—									
18	alle proprietà Marietti e Mensa Vescovile;	82	69.18	—									
19	f) formazione di un piazzale davanti alla chiesa di	80	49.50	—									
20	S. Salvatore, e allineamento della proprietà Unione Industrie	81	76.50	—									
22	Seriche, sulla linea della facciata del palazzo principale.	4	7.12	11.81									
23		61	63.00	—									
24		62	38.00	—									
25		68	15.00	—									
26		34	106.25	52.00									
27		36	336.75	28.00									
28		57	—	499.00									
		<i>Tratti di Cassa</i>											
9	Via Raschi. — Si propone l'allargamento del tratto fra via Pas-	194	72.00	35.00									
10	seri e Borgo Vico, arretrando il lato di ponente.	193	78.75	—	185.75				30075.00	700.00	30775.00	3857.50	34632.50
		<i>Tratti di Cassa</i>											
	<b>FASCICOLO XXVIII.</b>												
1	Via Ventisette Maggio. — La tratta a viale si corregge in	153	—	310.00									
2	corrispondenza alla proprietà Eredi Gabaglio in guisa da	160	62.00	—									
3	poter prolungare il viale piantumato fino all'incontro della	156	590.00	127.20									
4	via Borgo Vico.	159	—	228.70									
5	La tratta che mette al sottopassaggio della Ferrovia di	105	—	193.65	1886.98				125200.00	6175.00	131375.00	28870.00	160245.00
6	Stato si allarga in guisa da comprendere una seconda arcata	147	—	49.43									
7	del viadotto ferroviario, creando nella parte centrale una	45	—	14.00									
8	aiuola. Questa soluzione è prevista per il passaggio del	106	—	182.00									
9	tram.	96	—	130.00									
	Dopo il sottopassaggio si mantiene quale si trova fino	<i>Tratti di Cassa</i>											
	al gruppo di case esistenti sul lato di levante, e poi si allarga												
	di ml. 2 sul lato di levante stesso. Questo allargamento non												
	è possibile prima del gruppo di case, perchè le Ferrovie di												
	Stato occupano le attuali scarpate per l'impianto di un terzo												
	<i>A riportare</i>		5061.31	13374.21	18435.52	76.50	268.00		785778.00	127803.00	913581.00	493432.35	1407013.35

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo		
			Area stradale					Area fabbricata	Area libera	Area totale				
			Fabbricata	Libera									Totale	
1	2	3	4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.	10 L. L.	11 L. L.	12 L. L.	13 L. L.	14 L. L.	
	<i>Riporto</i> binario sul viadotto, che secondo il progetto generale di ampliamento e sistemazione della Stazione di Como S. Giovanni viene allargato a Monte con due arcate di ml. 28 di luce netta.		5061.31	13374.21	18435.52	76.50	268.00		785778.00	127803.00	913581.00	493432.35	1407013.35	
	<b>FASCICOLO XXIX.</b>													
1	Nuovo viale a Lago dal Campo Garibaldi all'Olmo, e dal Campo Garibaldi al ponte di S. Rocchetto sul torrente Cosia. — Dagli scandagli eseguiti risultò che non è conveniente assegnare al viale a Lago una larghezza maggiore di ml. 15, solo in alcuni punti risulterà una maggior larghezza che si destinerà ad aiuole. Il viale a Lago nel punto ove incontra il Campo Garibaldi avrà una rotonda come quella dei giardini pubblici e da quel punto fino alla rotonda dei giardini pubblici, oltre i 15 metri di carreggiata, avrà due viali alberati uno di 10 ml., l'altro di 15 metri di larghezza. Dalla nuova rotonda attraverso la proprietà Costantini raggiungerà il Cosia sul ponte di S. Rocchetto (via Tolomeo Gallo) e servirà ad allacciare il nuovo viale a Lago colla nuova circolazione che si creerà sul torrente Cosia coperto. Il Campo Garibaldi oltre che dai vecchi viali e dai nuovi suddetti verrà con altri due viali in croce diviso in cinque grandi campi verdi ed un piccolo isolato da unirsi alla residua proprietà Hagy. Gran parte dell'area da occupare è già comunale (campo Garibaldi) e gran parte è spiaggia lacuale fronteggiante le proprietà private. Queste aree computate, riferite ad ogni singolo numero di mappa, non vengono calcolate nella cifra di esproprio.	15	—	590.00										
2		39	—	185.90										
3		40	—	272.00										
4		51	—	22.00										
5		85	—	80.00										
6		124	—	11.00										
7		133	—	125.62										
8		134	—	230.00										
9		74	—	330.00										
11		1732	—	233.50										
12		1597	—	670.50										
14		1427	—	229.00										
10		259	—	10.50										
13		249	—	1485.00										
15		1881	85.00	348.50										
16		238	—	5.00										
17		136	—	328.00		39269.65				42300.00	225905.00	268205.00	680000.00	948205.00
18		137	—	140.00										
20		91	—	1573.23										
22		270	—	2685.00										
24		271	—	18320.00										
25		272	—	399.00										
23		1351	—	7397.25										
20-bis		95	—	424.00										
19		138	138.00	460.00										
21		1642	—	190.00										
26		1396	—	965.75										
27	886	—	1335.90											
	<i>Totale della zona a ponente della Città</i>		5284.31	52420.86	57705.17	76.50	268.00		828078.00	353708.00	1181786.40	1173432.35	2355218.35	

**RIASSUNTO**

A) Zona a levante della Città . . . . .	3744.84	31514.87	35259.71	—	686.62	—	590166.80	300538.80	890705.60	923132.00	1813837.60
B) " a mezzodi " " . . . . .	2785.24	25992.87	29057.09	91.40	8508.70	8599.70	494705.00	257131.90	751836.90	1935003.60	2686840.50
C) " a ponente " " . . . . .	5284.31	52420.86	57705.17	76.50	268.00	344.50	828073.00	353708.00	1181786.00	1173432.35	2355218.35
<b>TOTALI</b> . . . . .	<b>11814.39</b>	<b>109928.60</b>	<b>122021.97</b>	<b>167.90</b>	<b>9463.32</b>	<b>8944.20</b>	<b>1912949.80</b>	<b>911378.70</b>	<b>2824328.50</b>	<b>4031567.95</b>	<b>6855896.45</b>

ALLEGATO VIII

---

FRAZIONE DI CAMERLATA

---

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per	
			Fabbricata	Libera
			4 Mq.	5 Mq.
FASCICOLO I.				
1	<p><b>Strada che dal Piazzale della Caserma De Cristoforis mette alla Comunale per Albate ed alla Provinciale Canturina. — Dopo lo sviluppo delle reti tramviarie suburbane, il Comune di Como senti la necessita di sfollare la strada Napoleona e fece studiare dall'Ing. Attilio Abbate un progetto di strada che dal Piazzale della Caserma De Cristoforis raggiungesse la Provinciale Canturina, sviluppandosi fra la sede della Ferrovia Nord-Milano ed il Fiume Aperto. Si propone invece di sviluppare la strada al di la del Fiume Aperto e della sede delle Ferrovie di Stato, portando lo sbocco sulla Comunale d'Albate al crocevia della Comunale di Lora opportunamente spostata a levante, e lo sbocco sulla Provinciale Canturina in corrispondenza al crocevia della Comunale per Acquanera.</b></p> <p>Si mantiene per la nuova strada la larghezza di m. 8 come nel progetto dell'Ing. Abbate, si evitano molte opere d'arte contemplate in quel progetto, e specialmente il sottopasso alla Comunale di Albate.</p>	311	1300.00	
2		A via Fiume Aperto	1440.00	
3		1563	262.50	
4		316	150.00	
5		1916	1000.00	
6		317	90.00	
7		326	400.00	
8		Altea Fiume Aperto	400.00	
9		337	800.00	
10		1919	400.00	
11		1579	700.00	
12		1934	225.00	
13		1805	700.00	
14		Scarpa Ferrovia Stato		
15		1807	1380.00	
		1805	1100.00	
16		Scarpa Ferrovia Stato		
17		382	750.00	
18		378	600.00	
19		377	150.00	
20		1381	660.00	
21		417	260.00	
22		418	50.00	
		68 e 2339	2000.00	
23		Frazione di Camerlata		
		1-62-a		
24		1065	1220.00	
25		Albate		
26		2410		
27		2343		
28		72	615.00	
29		2342		
30		2340		
31		2412		
32	2341			
33	1771	615.00		
34	73			
	71			
	2411			
	Frazione di Camerlata			
	<i>A riportare</i>	17267.50		

Area stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
				Area fabbricata	Area libere	Area totale			
				6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.			10 L. E.
17267.50						86335.00	86335.00	345340.00	431675.00
17267.50						86335.00	86335.00	345340.00	431675.00

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di mappa	Superficie da occupare per		sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo		
			Fabbricata	Libera					Totale	Area fabbricata	Area libera			Area totale	
															4 Mq.
	<i>Riporto</i>			17267.50							86335.00	86335.00	345340.00	431675.00	
	<b>FASCICOLO II.</b>														
1	<p><b>Gruppo di strade nuove fra la Comunale di S. Carpoforo, la via Castello, la Napoleona e la via Michelangelo Colonna.</b> — La salita di S. Carpoforo, che si innesta attualmente sulla Napoleona con due rampe cordonate, viene allargata a ml. 10, e livellata, facendola terminare verso la Napoleona con un piazzale rotondo servito da due scalinate simmetriche.</p> <p>Dal piazzale suddetto si dirama una strada pure larga ml. 10, che discende gradualmente a raggiungere il piano della Napoleona in prossimità al crocevia della Michelangelo Colonna. Questa strada si mantiene per la parte elevata pressoché parallela alla Napoleona, e la zona di terreno racchiusa fra le due strade dovrà essere pure espropriata e convertita in scarpa piantumata con alberi decorativi. La zona di terreno racchiusa fra questa nuova via e la via Castello viene divisa in quattro ampi isolati di aree fabbricabili mediante tre strade larghe ml. 10, una parallela alla S. Carpoforo, l'altra parallela alla Michelangelo Colonna, e la terza intermedia pressoché in corrispondenza alla bisettrice dell'angolo formato dalle altre due.</p> <p>Anche la via Castello, nel tratto compreso fra la via S. Carpoforo e la Michelangelo Colonna, si propone venga allargata a ml. 10.</p>	245	192.50												
2		246	776.00												
3		243	150.00												
4		240	1100.00												
5		239	2635.00			12583.50					94376.00	94376.00	125835.00	220211.00	
6		237	4170.00												
7		1562	1560.00												
8		2352	440.00												
9		1563	120.00												
10		4	1440.00												
	<b>FASCICOLO III.</b>														
1	<p><b>Nuova Strada di collegamento della Comunale di Albate colla Provinciale Canturina.</b> — Si propone pure il collegamento della Comunale di Albate colla Provinciale Canturina, fra la sede della Ferrovia Nord-Milano e la Napoleona, con una strada rettilinea larga m. 10, che partendo dall'estremo della rampa di discesa della Comunale per Albate ed addossandosi alla parete Nord del fabbricato al n. 3r, sbocchi sulla Canturina di fronte all'imbocco della consorziale detta della Vecchia Stazione. Si propone poi un braccio di raccordo colla Napoleona parallelo alla Provinciale Canturina, pressoché in corrispondenza al letto del torrente Vallone che dovrà essere opportunamente coperto, creando così nello stesso tempo la fognatura delle nuove arterie ed il risanamento igienico della zona, che diventerà fabbricabile.</p>	17	100.00												
2		19	360.00												
3		16	800.00												
4		2287	200.00												
5		25	4.50												
6		26	330.00												
7		28	1060.00												
8		29	600.00			6126.50					30632.50	30632.50	30632.50	61265.00	
9		4	440.00												
10		33	940.00												
11		32	150.00												
12		2335	700.00												
13		15	300.00												
14		14	120.00												
15		39	20.00												
16		1542	2.00												
	<i>A riportare</i>			35977.50		35977.50				211343.50	211343.50	501807.50	713151.00		

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di mappa	Superficie da occupare per sede stradale			Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
			Fabbricata	Libera	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.		
	<i>Riporto</i>			35977.50	35977.50					211343.50	211343.50	501807.50	713151.00
1	<b>FASCICOLO IV.</b>												
2	<b>Nuova strada di collegamento della Provinciale Canturina</b>	2333		1900.00	2124.00		780.00	780.00				10620.00	21240.00
3	<b>colla Consorziale della Guzza.</b> — Si propone di sostituire una strada larga ml. 10 alla Consorziale detta della Vecchia Stazione; della quale si propone pure l'allargamento a ml. 10, nella tratta che sbocca sulla Provinciale Canturina dirimpetto allo sbocco della nuova strada di cui al paragrafo precedente.	52		50.00									
3		1129		90.00									
3		303		36.00									
3		341		48.00									
3		Frazione di Canturina											
3	Questa nuova strada è destinata, oltrechè a rendere fabbricabile una zona attigua all'abitato di Camerlata, ad avviare il movimento di transito proveniente dalla Canturina direttamente sulla Provinciale Milanese e sulla Provinciale Varesina colle nuove arterie che si descrivono in seguito.												
	<b>FASCICOLO V.</b>												
1	<b>Nuova strada di collegamento della Comunale della Guzza</b>	147	100.00	520.00									
2	<b>colla Provinciale Milanese e colla Provinciale Varesina.</b> — Di fronte allo sbocco della nuova arteria descritta al precedente paragrafo si propone di creare una nuova arteria larga ml. 10, che incorporando la Consorziale del Badon colleghi la Consorziale della Guzza e la Provinciale Milanese alla Provinciale Varesina, sboccando in questa di fianco alla cabina di trasformazione elettrica della Società Lombarda. Questa nuova arteria, colle altre precedentemente descritte, è destinata a liberare il piazzale di Camerlata dal movimento di transito proveniente dalle tre strade Provinciali, Canturina, Milanese e Varesina, ed a rendere fabbricabili diverse zone delle immediate adiacenze della frazione di Camerlata.	150	—	1000.00									
3		151	—	448.00									
4		156	—	280.00									
5		158	280.00	—									
6		1803	—	100.00									
7		159	84.00	—									
8		2323	—	120.00									
9		160	—	320.00									
10		771	—	240.00	3492.00							17460.00	17460.00
10		Frazione di Camerlata										34920.00	52380.00
	<b>FASCICOLO VI.</b>												
1	<b>Gruppo di nuove Vie fra la Provinciale Canturina, la Comunale di Acquanera, il confine col Comune di Rebbio e la Ferrovia Nord-Milano.</b> — A regolare lo sviluppo edilizio nella zona compresa fra la Provinciale Canturina, la Comunale di Acquanera, il confine territoriale col Comune di Rebbio e la Ferrovia Nord-Milano, si propongono le seguenti nuove arterie:	1889		431.00									
2		1891		1210.00									
3		1757		650.00									
4		1858		280.00									
5		1554		1100.00									
6		121		2146.00									
7		1572		350.00									
8		383		100.00									
9	a) della larghezza di ml. 10 che dalla Provinciale Canturina, seguendo la direzione della prima tratta della attuale Comunale dell'Acquanera, arrivi ad un piazzale semicircolare di fronte all'attuale Poligono del Tiro a Segno, e da questo piazzale rettificando l'andamento dell'attuale Comunale dell'Acquanera fino allo sbocco della Consorziale del Campasc;	129		460.00									
9		1885											
10		125		7.50									
11		181		45.00									
	<i>A riportare</i>		464.00	47912.00	41593.50		780.00	780.00		239423.50	239423.50	547347.50	786771.00

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede stradale	Area da occupare per agglomerare ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera					Totale	Area fabbricata	Area libera			Area totale
			4 Mq.	5 Mq.					6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.			9 Mq.
1														
	<i>Riporto</i>		464.00	47912.00		41593.50	780.00	780.00		239123.50	239123.50	547347.50	786771.00	
12	b) della larghezza di ml. 10 che dalla Provinciale Canturina, seguendo la direzione della prima tratta della consorziale della Salesa, arrivi ad un piazzale di forma poligonale col centro sull'asse del ponte canale sovrappassante la Ferrovia di Stato;	126		45.00										
13		1894		30.00										
14		250		33.00										
15		127		33.00										
16	c) della larghezza di ml. 10 che unisca i due piazzali sopradescritti;	Altre della roggia acquedotto		300.00										
17		131		400.00										
18	d) della larghezza di ml. 10 che dal piazzale poligonale suddescritto seguendo l'asse del ponte canale arrivi alla sede della Ferrovia Nord-Milano;	110		49.00		14443.00				36107.50	36107.50	72215.00	108322.50	
19		255		450.00										
20		117		300.00										
21	e) della larghezza di ml. 10 che dal piazzale poligonale suddescritto fiancheggi la roggia fino al confine col Comune di Rebbio.	1884		660.00										
22		2021		150.00										
23		1964		660.00										
24	f) della larghezza di ml. 10 che dall'estremo del tronco precedente torni a raggiungere la Comunale dell'Acquanera, sostituendo l'attuale strada Consorziale del Campasc.	1882		490.00										
25		111		840.00										
26		109		1200.00										
27		107		120.00										
28		1553		560.00										
29		114		350.00										
30		sub. 8 2291		14.00										
31		sub. 8 115		200.00										
32		1546		260.00										
33		1839		136.50										
0	<i>Totale Sezione Camerlata</i>		464.00	55572.50		56036.50	780.00	780.00		275531.00	275531.00	619562.50	895093.50	

ALLEGATO IX

---

FRAZIONE DI MONTE OLIMPINO

---



---

E' questa la parte del territorio del Comune dove la fabbricazione è stata più intensa e meno regolata, per la varia accidentalità del suolo e la scarsità di buone strade. In generale quelle esistenti sono ristrette e molto irregolari nelle pendenze. Recentemente però due zone di estensione assai ragguardevole hanno, sotto l'aspetto della viabilità, guadagnato considerevolmente per la costruzione di due strade consortili: la Maslianico Ponte-Chiasso, già ultimata da diversi anni e percorsa da tramvia elettrica; e la Monte Olimpino-San Fermo della Battaglia, la cui costruzione, già a buon punto e rimasta sospesa per lo scoppio della guerra europea, non può tardare molto a compiersi.

Si sono introdotte nel Piano le due strade predette, e si è limitato lo studio del Piano regolatore di questa Frazione a tre zone principali; due pianeggianti: Ponte Chiasso e Tavernola; l'altra collinosa: Bignanico.

---

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradale		Totale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo		
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata	Area libera	Area totale	dell'opera		Costo complessivo
			Mq.	Mq.					L. C.	L. C.	L. C.	L. C.	L. C.	
	<b>A) Zona di Ponte Chiasso-Brugeda.</b>													
1	I. — Strada per Brugeda e nuove vie fra questa ed il confine svizzero. — Si propone l'allargamento della strada di Brugeda dal lato di ponente, per rettificarla alquanto e permettere l'eventuale occupazione della strada attuale nella parte centrale come sede di un binario ferroviario, che dipartendosi dalla Ferrovia di Stato a circa ml. 100 dallo sbocco occidentale della galleria di Monte Olimpino e sottopassando in galleria la Provinciale per la Svizzera e la collina di Quarcino, venga a svilupparsi nella pianura di Tavernola, in sponda destra del Torrente Breggia.	104	75.00											
2		217	276.00											
3		86	160.00											
4		87	368.00											
5		117	1370.00											
6		115	300.00											
7		2076	200.00											
8		2152	220.00											
9		2151	100.00											
10		89 b	80.00											
11	Tale diramazione ferroviaria ha due obiettivi principali:	89 a	738.00											
12	a) Un eventuale collegamento della futura Ferrovia Lariana colla Ferrovia di Stato;	73	300.00											
13	b) L'eventuale trasporto dello scalo ferroviario a Lago da Como a Tavernola, alla foce del Breggia.	195	36.00											
14		181	120.00											
15		174	320.00											
16	Sulla strada di Brugeda, opportunamente allargata come si è detto sopra, s'innesterebbero due nuove arterie larghe ml. 8.00, spingentisi verso il confine svizzero e in relazione col Piano regolatore della città di Chiasso, e due nuove arterie larghe ml. 10.00 pressochè normali alle precedenti, e raccordate con quelle mediante piazzali quadrati o romboidali.	164	352.00											
17		120	930.00											
18		74	550.00											
19		72	200.00											
20		71	790.00											
21		70	6750.00											
22		69	280.00											
23	L'attuale Padule detto Laghetto racchiuso dalla nuova rete stradale dovrebbe essere ridotto a giardino a scopo igienico ed estetico, per cui se ne contempla l'esproprio totale.	76	3660.00											
24		65	3360.00											
25		68	510.00											
26		64	320.00											
27		2147	200.00											
28		77	1360.00											
29		62	45.00											
30		121	500.00											
31		124	180.00											
32		133	108.00											
33		211	80.00											
34		213	80.00											
35		214	110.00											
36		216	96.00											
37		2264	600.00											
38		2000	600.00											
39		2004	216.00											
40		2009	320.00											
41		2010	332.00											
42		2011	340.75											
43		2012	346.00											
44		2013	410.00											
45		1199	224.00											
46		134	100.00											
47		160	40.00											
48	(In Galleria)	154	50.00											
49		142	160.00											
	<i>A riportare</i>		28922.75											

Numero d'ordine 1	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa 3	Superficie da occupare per strade stradale		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà 7 Mq.	Area stradale che diventa fabbricabile 8 Mq.	Totale area fabbricabile 9 Mq.	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera 13 L. C.	Costo complessivo 14 L. C.	
			Fabbricata	Libera				Area totale	Area libera	Area totale			
			4 Mq.	5 Mq.									10 L. C.
	<i>Riporto</i>			28922.75									
50		141		600.00									
51		139		70.00									
52		198		200.00									
53		2161		50.00									
54		2015		600.00									
55		137		340.00									
56		313		60.00									
57		318		20.00									
58		2018		600.00									
59		2019		120.00									
60		2020		40.00									
61		603		500.00									
62		1903		1150.00									
63		1902		1000.00									
64		29		350.00									
65		1906		250.00									
66		57		2000.00									
67		53		550.00									
68		52		400.00					131393.25	131393.25	262786.50	394179.75	
69		56		400.00									
70		26		320.00									
71		50		1400.00									
72		179		700.00									
73		1919		660.00									
74		1002		680.00									
75		1920		1060.00									
76		2264		28.00									
77		126		120.00									
78		202		5.00									
79		125		62.00									
80		128		540.00									
1	II. — Strada da Brugeda a Quarcino. — Si propone di riaccordare questa strada colla consorziale della Breggia, tenendosi ad un'altezza intermedia fra la strada di Quarcino e la nuova consortile Maslianico Cernobbio-Conio.	1312		70.00									
2		1		810.00									
3		7		15.00									
4		6		700.00									
5	Si assegna alla strada una larghezza di ml. 6.00, e si calcolano gli espropri in larghezza media di 7.00 metri per le scarpe ed i muri di sostegno.	5		560.00									
6		1891		105.00						12000.00	12000.00	41100.00	53100.00
7		36		560.00									
8		3		140.00									
9		1910		1120.00									
	<b>B) Zona di Tavernola.</b>												
	In questa zona pianeggiante, oltre la rete di strade private che il Comune ha già riscattato dal sig. Clemente Bergna a meglio servire gli abitati delle frazioni di Tavernola, di Gerenzana, della Vignascia, del Ponte di Polano, si propongono:												
	<i>A riportare</i>			47907.75									
					47907.75					143393.25	143393.25	303886.50	447279.75

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare		sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera					Totale	Area fabbricata	Area libera			Area totale
			4 Nq.	5 Nq.					6 Nq.	7 Nq.	8 Nq.			9 Nq.
	<i>Riporto</i>			47907.75		47907.75				143393.25	143393.25	303886.50	447279.75	
	1.° Allargamenti di strade comunali già esistenti, quali la Comunale da Tavernola a S. Bartolomeo delle Vigne, la Comunale da Gerenzana a Polano e la Comunale da Polano al Ponte Vecchio della Breggia.													
	2.° Creazione di una nuova arteria principale larga ml. 16 che, dipartendosi dalla provinciale Regina presso il ponte sulla Breggia, vada diretta alla crocevia del Ponte Vecchio, e si prolunghi in quella stessa direzione per altri ml. 260, formando poscia un gran piazzale quadrato di m. 50 di lato.													
	Dal predetto piazzale della Breggia per una larghezza media di ml. 120 e fino alla stradella consorziale, dei prati si propone di creare una nuova stazione ferroviaria per passeggeri e merci, da collegare colla ferrovia di Stato mediante raccordo in galleria sotto la collina di Quarcino, come si è già detto parlando della zona A di Ponte Chiasso e Brugeda.													
	3.° — Dall'arteria principale suddetta si dipartirebbe un binario che in sponda destra del Breggia si spingerebbe a Lago, formando alla foce del Breggia il nuovo scalo merci.													
	4.° Fra l'arteria principale suddetta e le Comunali allargate come si è detto sopra, si creerebbero quattro trasversali ed una longitudinale secondaria, che si collegherebbero colle strade private già Bergna.													
1	III. — Allargamento della Comunale da Tavernola a San Bartolomeo delle Vigne. — L'allargamento si progetta dapprima sul lato di mezzodi, poi sul lato di tramontana, portando la larghezza a ml. 7.00 fino all'angolo acuto che presenta la strada attuale dove verrà a sboccare la nuova via della zona di Bignanico.	1178	44.00											
2		1241	10.00											
3		1455	88.00											
4		1242	148.00											
5		1819	30.00		1304.00					4000.00	4000.00	13400.00	17400.00	
6		1211	36.00											
7		2104	108.00											
8		1207	510.00											
9		1099	330.00											
1	IV. — Allargamento della Comunale da Gerenzana a Polano. — L'allargamento è previsto tutto sul lato meridionale, portando la larghezza a ml. 10.00.	1207	750.00											
2		1112	280.00		1780.00					8900.00	8900.00	17800.00	26700.00	
3		1104	600.00											
4		1126	150.00											
1	V. — Allargamento della Comunale da Polano al Ponte Vecchio della Breggia. — L'allargamento si effettua alle due estremità sul lato di levante, al centro sul lato di ponente, e in guisa da portare la larghezza a ml. 9.00.	1102	390.00											
2		1108	68.00											
3		583	80.00											
4		571	166.00		1399.00					7000.00	7000.00	14000.00	21000.00	
5		567	24.00											
6		569	46.00											
7		1107	625.00											
1	VI. — Nuova grande arteria dalla provinciale Regina al nuovo piazzale della futura Stazione. — L'arteria è prevista in larghezza di ml. 16.00, dovendo in parte essere	1164	2304.00											
2		1157	1196.00											
3		1156	320.00											
	<i>A riportare</i>			56210.75		52390.75				163293.25	163293.25	349086.50	512379.75	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.									
1		3			6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.			13 L. f.	14 L. f.	
	<i>Riporto</i>			36210.75	52390.75					163293.25	163293.25	349086.50	512379.75
4	adibita a sede del binario merci di raccordo fra la nuova stazione e lo scalo a Lago alla foce del Breggia.	1155		108.00									
5		1154		960.00									
6		1121-1121		255.00									
7		1127		192.00									
8		1128		216.00									
9		1129		200.00									
10		1130		336.00									
11		1120		56.00									
12		1639		385.00									
13		567		3520.00	13962.50				46500.00	46500.00	70000.00	116500.00	
14		566		684.00									
15		565		32.50									
16		806		698.00									
17		562		2500.00									
1	VII. — Nuova Stazione di Tavernola. — Sul lato di mezzodi della Nuova Stazione si progetta una via laterale larga ml. 10.00, che dalla grande piazza frontale si spinge fino a raggiungere la consorziale dei prati colla quale si raccorda.	558		500.00									
2		560		400.00									
3		561		6060.00									
4		543		2040.00									
5		542		8900.00									
6		541		8110.00									
7		540		1000.00									
8		544		940.00									
9		545		5050.00									
10		1968		4160.00									
11		538		33740.00									
12		191		22800.00									
13		1922		5980.00									
14		546		2700.00									
15		537		5760.00									
16		516		960.00									
17		190		60.00									
18		1920		900.00	111190.00				111190.00	111190.00	222380.00	333570.00	
19		184		280.00									
20		189		800.00									
21		188		20.00									
22		194		20.00									
1	VIII. — Nuova trasversale, dal piazzale di fronte alla nuova Stazione alla consorziale di Polano, con raccordo all'abitato di Polano. — La nuova via è progettata in larghezza di ml. 10.00, e non potendosi spingere fino alla comunale di San Bartolomeo delle Vigne pel forte dislivello, viene terminata con piazzale circolare, e raccordata all'abitato di Polano, allargando l'attuale consorziale fino a ml. 10.00.	806		920.00									
2		558		1150.00									
3		579		30.00	3440.00				17200.00	17200.00	34400.00	51600.00	
4		581		1340.00									
1	IX. — Nuova trasversale, dal crocivio del Ponte Vecchio sul Breggia, alla Comunale da Gerenzana a Polano. — Questa nuova arteria è proposta in larghezza di ml. 10.00, con piazzale di raccordo alla nuova longitudinale.	1107		1850.00									
2		1108		200.00	2570.00				12850.00	12850.00	25700.00	38550.00	
3		1110		300.00									
4		1109		220.00									
	<i>A riportare</i>			183553.25	183553.25				351033.25	351033.25	701566.50	1052599.75	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede atradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area atradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata	Area libera	Area totale			
			4 Mq.	5 Mq.					10 L. E.	11 L. E.	12 L. E.			13 L. E.
	<i>Riporto</i>			183553.25										
1	X. — Nuova trasversale alla Vignascia. — Questa nuova tratta non è che il prolungamento di una delle strade private già Bergna, fino alla nuova grande arteria, con creazione di un piazzale di fronte all'abitato della Vignascia, per il servizio di quelle proprietà.	1154		750.00		750.00				351033.25	351033.25	701566.50	1052599.75	
1	XI. — Nuova trasversale fra la grande arteria soprassegnata al n. VI e la strada privata già Bergna. — Si propone una larghezza di ml. 6.00, con partenza dal bivio della strada privata già Bergna a ponente della proprietà Bernasconi e termina all'incontro della grande arteria.	1196		150.00										
2		1193		240.00										
3		1163		270.00										
4		1162		72.00										
5		1161		20.00		1214.00				6070.00	6070.00	12140.00	18210.00	
6		1167		150.00										
7		1159		96.00										
8		1827		120.00										
9		1157		96.00										
1	XII. — Nuova longitudinale fra la provinciale Regina e la frazione Vignascia. — Si propone di abbandonare l'attuale strada della Vignascia perchè troppo sinuosa, e sostituirla con una strada diritta che dal piazzale di fronte all'abitato della Vignascia raggiunga la Provinciale Regina. Si darà alla nuova strada una larghezza di ml. 6.00.	1167		696.00										
2		2109		210.00										
3		1162		60.00										
4		1161		348.00		1602.00				8000.00	8000.00	16000.00	24000.00	
5		1156		90.00										
6		1194		24.00										
7		1146		114.00										
8		1149		60.00										
1	XIII. — Nuova longitudinale di raccordo delle strade private già Bergna colle trasversali. — La nuova via in larghezza di ml. 6 è costituita da due tratti rettilinei. Il primo tratto incontrando la prima trasversale sotto un angolo molto acuto, nel punto d'incontro si propone un piazzale quadrato come quello all'inizio.	1199		120.00										
2		2047		180.00										
3		1116		360.00										
4		1107		708.00		2332.00				11660.00	11660.00	23320.00	34980.00	
5		1108		40.00										
6		571		108.00										
7		572		216.00										
8		806		600.00										
	<b>C) Zona di Bignanico.</b>													
	Si propone una nuova strada della larghezza di ml. 6, che dipartendosi dal tornante della Provinciale di Chiasso ove ha la fermata il tram di Chiasso, passi a ponente dell'abitato di Bignanico, e poi dal principio della consorziale detta della Casetta di S. Pietro raggiunga la consorziale Bernasconi, confondendosi con questa per tutta la tratta corrispondente alla proprietà della Villa Sucota, poi poggiando a ponente raggiunga la cinta della Villa Sforzi in Tavernola, e da quel punto mediante due tornanti venga a sboccare sulla Comunale da Tavernola a S. Bartolomeo delle Vigne, nel punto ove questa presenta un angolo brusco.													
	<i>A riportare</i>			189451.25		189451.25				380513.25	380513.25	760526.50	1141039.75	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo			
			Fabbricata	Libera					Totale	Area fabbricata	Area libera	Area totale	dell'opera		Costo complessivo
			4 Mq.	5 Mq.					6 Mq.				7 Mq.	8 Mq.	
	<i>Riporto</i>			189451.25		189451.25					380513.25	380513.25	760526.50	1141039.75	
1	XIV. — Nuova strada dalla Provinciale per la Svizzera a Bignanico e a Tavernola.	1410		80.00											
2		1408		72.00											
3		1406		40.00											
4		1038		85.00											
5		573		228.00											
6		1042		120.00											
7		1041		156.00											
8		1046		252.00											
9		1878		884.00											
10		1354		120.00											
11		709		204.00											
12		1350		192.00											
13		1332		444.00											
14		1374		60.00											
15		1319		80.00		11566.00					57830.00	57830.00	115660.00	173490.00	
16		705		246.00											
17		1333		240.00											
18		1330		270.00											
19		1320		72.00											
20		1326		210.00											
21		1320		120.00											
22		1297		150.00											
23		1319		300.00											
24		1347		600.00											
25		1382		20.00											
26		1277		684.00											
27		1345		66.00											
28		1274		642.00											
29		1264		420.00											
30		631		204.00											
31		1254		120.00											
32		1253		396.00											
33		1249		402.00											
34		594		336.00											
	<i>A riportare</i>			198056.25		201017.25					438343.25	438343.25	876186.50	1314529.75	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per	
			Fabbricata	Libera
			4 Mq.	5 Mq.
	<i>Riporto</i>			198056.25
35		1093		384.00
36		1094		480.00
37		1247		1680.00
38		1246		252.00
39		1095		120.00
40		1208		45.00
	<i>Totale Frazione di Monte Olimpino</i>			201017.25

sede stradale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprieta	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo
				Area fabbricata	Area libera	Area totale		
				10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.		
6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.				13 L. C.	14 L. C.
201017.25					438343.25	438343.25	876186.50	1314529.75
201017.25					438343.25	438343.25	876186.50	1314529.75



## CONCLUSIONE

---

## Conclusione.

Dall'esame dei diversi allegati al progetto si rilevano tutti i dati elementari e riassuntivi inerenti all'esproprio dei terreni e dei fabbricati necessario per l'esecuzione del Piano regolatore.

Dall'Allegato IV (pag. 75) si rileva che la spesa d'esproprio relativa al Piano interno della Città ammonta a L. 6,436,368.55, per una superficie netta di mq.  $35,381,32 - 8976,67 =$  a mq. 26404,65, dimodochè il costo unitario dell'area netta espropriata risulta stimato in L. 243.76 il mq.

A tale spesa devesi però aggiungere quella per la sistemazione della nuova area stradale, area che dall'allegato II (finca 6\* della pag. 64) risulta di mq. 26142,11.

Nella relazione sul progetto 30 settembre 1916 del Piano regolatore interno, i sottoscritti avevano stimato il costo di tale sistemazione in L. 15 al mq., costo che, in seguito all'aumento dei materiali, trasporti e mano d'opera, verificatosi dopo la guerra, si ritiene doversi aumentare a L. 30, permodochè la spesa di sistemazione ammonterà a L. 784,263.30. Pertanto il costo totale d'esecuzione del Piano regolatore interno sarà di L.  $6,436,368.55 + 784,263.30 =$  a L. 7,220,631.85.

Importa di avvertire che la spesa di sistemazione della nuova area stradale venne calcolata sommariamente al prezzo unitario di L. 30, perchè essa sarà pressochè uniforme per tutte le strade interne della Città, comprendendo solo la costruzione dei marciapiedi, trottoai, selciati e tombinature dove saranno necessarie.

\* \* \*

Per il Piano esterno invece, in cui si tratta in gran parte di costruire strade affatto nuove, ed in piccola parte di allargare e cor-

reggere radicalmente le vecchie, i costi delle opere vennero eseguiti analiticamente per ciascuna di esse; per alcune in base ai progetti già esistenti, e per le altre in seguito a studi speciali dei sottoscritti.

Tali costi sono dettagliatamente indicati nelle penultime finche degli allegati V, VI, VII, VIII, IX.

Per l'esecuzione del Piano regolatore dei Sobborghi, a pag. 123 dell'Allegato VII, si rileva che bisogna espropriare una superficie totale di mq. 122,021.67. Da essa però devonsi detrarre le aree da incorporare nelle proprietà private, o che diventano fabbricabili, per una superficie di mq. 167,90 + mq. 9463.32 = a mq. 9631.22, per modochè l'area netta da espropriare si riduce a mq. 122,021,67 - 9631.22 = mq. 112,390.45.

Poichè il costo netto dell'esproprio venne stimato in L. 2,844,328.50, così il costo unitario dell'area netta da espropriare risulta di L. 25,30 al mq.

Riguardo al costo delle opere, nella detta pag. 123 si legge che fu stimato in L. 4.031,567.95, e poichè, come sopra si disse, la nuova area stradale avrà la superficie di mq. 112,390.45, così la spesa unitaria delle nuove opere ammonterà a L. 35.87 per ogni mq. di strada.

\* \* \*

Per l'esecuzione del Piano regolatore della frazione di Camerlata, a pag. 133 dell'Allegato VIII si rileva che bisogna espropriare una superficie totale di mq. 56,036.50. Da essa però devonsi detrarre le aree che diventano fabbricabili, per una superficie di mq. 780, dimodochè l'area netta da espropriare si riduce a mq. 56,036.50 - 780 = mq. 55,256.50.

Poichè il costo dell'esproprio venne stimato in L. 275,531.00, così il costo unitario dell'area netta da espropriare risulta di L. 4.95 al mq. di strada.

Riguardo al costo delle opere, nella detta pagina 133 si legge che fu stimato in L. 619,562.50, e poichè, come sopra si disse, la nuova area stradale avrà la superficie netta di mq. 55,256.50, così

il costo unitario delle nuove opere sarà di L. 11.20 per ogni mq. di strada.

\* \* \*

Per l'esecuzione del Piano regolatore della Frazione di Monte Olimpino, a pag. 151 dell'Allegato IX si rileva che bisogna espropriare una superficie totale di mq. 201,017.25.

Poichè il costo dell'esproprio venne stimato in L. 438,343.25, così il costo unitario dell'area da espropriare risulta di L. 2.18 il mq.

Riguardo al costo delle opere, nella detta pag. 151 si legge che venne stimato in L. 876,186.50, e poichè, come sopra si disse, la nuova area stradale avrà la superficie di mq. 201,017.25, così il costo unitario delle nuove opere sarà di L. 4.35 per ogni mq. di strada.

\* \* \*

I dati riassuntivi del Piano regolatore interno della Città, di quello dei Sobborghi, e di quelli delle Frazioni di Camerlata e Monte Olimpino, vengono sommariamente esposti nel seguente Prospetto, dal quale si rileva tra l'altro che il costo totale degli espropri sarà di L. 9,994,571.30, quello delle opere di L. 6,311,580.25, e quello complessivo sarà quindi di L. 16,306,151.55.

### PROSPETTO DELLE AREE E DELLE SPESE

INDICAZIONE DEI PIANI	Superficie dei mq. da espropriare per sede stradale			Ricupero per area di nuovi isolati	Superficie netta di esproprio	Costo netto dell'esproprio	Costo dell'opera	Costo totale
	Fabbricata	Libera	Totale					
Piano interno della Città . . . . .	27,241,22	8,140,10	35,381,32	8,967,67	26,413,65	6,436,368,55	784,263,30	7,220,631,85
Piano dei Sobborghi	11,814,39	110,207,28	122,021,67	9,631,22	112,390,45	2,844,328,50	4,031,567,95	6,875,896,45
Piano della Frazione di Camerlata . .	464,00	55,572,50	56,036,50	780,00	55,256,50	275,531,00	619,562,50	895,093,50
Piano della Frazione di Monte Olimpino	—	201,017,25	201,017,25	—	201,017,25	438,343,25	876,186,50	1,314,529,75
TOTALI	39,519,61	374,937,13	414,456,74	19,378,89	395,077,85	9,994,571,30	6,311,580,25	16,306,151,55

\* \* \*

I piani regolatori edilizi sono disciplinati dalla Legge 25 giugno 1865, n. 2339, sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, e precisamente dagli articoli 86 a 92 del Capo VI, che viene qui testualmente riprodotto:

#### CAPO VI.

##### Dei piani regolatori edilizi.

ART. 86. — I Comuni, in cui trovasi riunita una popolazione di diecimila abitanti almeno, potranno, per causa di pubblico vantaggio, determinata da attuale bisogno di provvedere alla salubrità ed alle necessarie comunicazioni, fare un piano regolatore, nel quale siano tracciate le linee da osservarsi nella ricostruzione di quella parte dell'abitato in cui sia da rimediare alla viziosa disposizione degli edifici, per raggiungere l'intento.

ART. 87. — I progetti dei piani regolatori debbono essere fatti pubblici a cura del Sindaco, a norma degli articoli 17 e 18, ed essere adottati dal Consiglio comunale, il quale delibera sulle opposizioni che fossero presentate.

Se il Consiglio comunale respinge le opposizioni, la Deputazione provinciale è chiamata a dar parere sul merito del progetto e delle opposizioni.

I piani regolatori sono approvati a norma dell'articolo 12, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed anche il Consiglio provinciale di sanità, ove occorra.

Nel Decreto di approvazione sarà determinato il tempo non maggiore d'anni 25, entro il quale si dovrà eseguire il piano,

ART. 88. — Il Decreto di approvazione del piano dev'essere, a cura del Sindaco, pubblicato e notificato entro un mese, nella forma delle citazioni, a ciascun proprietario dei beni in esso piano compresi.

ART. 89. — Diventato definitivo il piano, dal giorno della sua pubblicazione i proprietari dei terreni e degli edifici in esso compresi, volendo far nuove costruzioni o riedificare o modificare quelle esistenti sia per volontà loro, sia per necessità, debbono uniformarsi alle norme tracciate nel piano.

ART. 90. — I lavori fatti in contravvenzione all'articolo precedente saranno distrutti, ed il proprietario condannato alla multa estensibile a L. 1000.

ART. 91. — L'area degli edifici ed i terreni sui quali è proibito di edificare, come l'area pubblica sulla quale debbonsi estendere le fabbricazioni dei privati, non cessano dall'appartenere al rispettivo proprietario, finchè non sia eseguito il deposito od il pagamento dell'indennità determinata a seconda degli articoli 39 e 40.

ART. 92. — L'approvazione del Piano regolatore equivale ad una dichiarazione di pubblica utilità, e potrà dar luogo alle espropriazioni delle proprietà nel medesimo comprese, osservate le prescrizioni della presente legge.

Per l'esecuzione del Piano regolatore la Legge assegna un termine massimo di 25 anni, dimodochè, essendosi la spesa complessiva preventivata in L. 16,306,151.55, così, ove tutto il Piano si volesse eseguire nel termine predetto, la spesa annua ammonterebbe a Lire 652,246.06. Importo certamente rilevante, ed assai maggiore di quello

che si era precedentemente previsto, in seguito agli enormi rincari dovuti alla guerra.

Qualora però, com'è probabile, il Comune non potesse eseguire tutte le opere nel predetto venticinquennio, esso potrà sempre predisporre un Piano nuovo, introducendovi le opere incompiute, con tutte quelle modifiche e aggiunte che i nuovi tempi faranno ritenere opportune.

Veramente importante ed urgente è per ora di ottenere la regolare approvazione del Piano, nello scopo che esso possa costituire una guida obbligatoria e sicura nelle costruzioni e sistemazioni in tutto il territorio comunale, per modo che si possa legalmente impedire ogni opera che riesca di ostacolo alla sua esecuzione.

A tale proposito interessa di rammentare che varie città, tra cui quella di Milano (1), hanno ottenuto una più rapida e più facile approvazione del Piano regolatore, invece che con un semplice R. Decreto (emesso in base alla citata legge del 25 giugno 1865) con una legge speciale, che, fra gli altri vantaggi ne presenterà due rilevantissimi:

1.º — Di non richiedere la notifica personale ai singoli proprietari degli stabili compresi nel Piano, notifica che importerebbe difficoltà e spese ragguardevoli;

2.º — Di poter concedere l'applicazione della cosiddetta legge di Napoli (2), la quale renderà assai più facile ed economico l'esproprio dei numerosi terreni e fabbricati compresi nel Piano.

*Como, 24 maggio 1919.*

Ing. LUIGI CATELLI.

Ing. ANTONIO GIUSSANI.

---

(1) Legge 13 luglio 1912, n. 866.

(2) Legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

ERRATA - CORRIGE.

PAGINA	LINEA	FINCA	ERRATA	CORRIGE
7	Ottava	—	500	2000
10	Sedicesima	—	Lecco	Cesare Battisti
46	Quattordicesima	2	Varese	Carlo Cattaneo
"	Diciassettesima	2	Varese	Carlo Cattaneo
49	Ultima	11	373,20	885,09
"	"	13	11.815,55	11.815,25
51	Prima	13	11.815,55	11.815,25
"	Ultima	12	1.257,43	1.269,43
53	Prima	12	1.257,43	1.269,43
"	Ultima	12	1.660,—	1.672,—
"	"	13	20.018,68	22.018,68
55	Prima	12	1.660,—	1.672,—
"	Ultima	12	1.660,—	1.672,—
57	Prima	12	1.660,—	1.672,—
"	Ultima	12	2.100,62	2.112,62
59	Prima	12	2.100,62	2.112,62
"	Ultima	12	2.305,06	2.317,06
61	Prima	12	2.305,06	2.317,06
"	Ultima	12	2.305,06	2.317,06
63	Prima	12	2.305,06	2.317,06
"	"	13	28.867,57	28.864,57
"	Ultima	12	2.305,06	2.317,06
65	Prima	12	2.305,06	2.317,06
"	Ultima	12	2.305,06	2.317,06
75	Penultima	—	8.976,67	8.967,67
83	Ultima	10	202.207,50	222.207,50
"	"	12	220.233,60	240.233,60
"	"	14	627.196,85	647.196,85
85	Prima	10	202.207,50	222.207,50
"	"	12	220.233,60	240.233,60
"	"	14	627.196,85	647.196,85
"	Ultima	10	205.270,—	225.270,—
"	"	12	417.626,10	437.626,10
"	"	14	1.084.143,15	1.104.143,15
87	Prima	10	205.270,—	225.270,—
"	"	12	417.626,10	437.626,10
"	"	14	1.084.143,15	1.104.143,15
"	Ultima	10	322.744,20	342.744,20
"	"	12	540.147,80	560.147,80
"	"	14	1.244.659,—	1.264.659,—
88	Quattordicesima	5	40,22	40,42
"	Ultima	5	28.384,79	28.384,99
89	Prima	10	322.744,20	342.744,20
"	"	12	540.147,80	560.147,80
"	"	14	1.244.659,—	1.264.659,—
"	Quinta	6	2.285,86	2.286,06
"	Ultima	6	31.918,75	31.918,95
"	"	10	542.117,80	562.117,80
"	"	12	806.370,70	826.370,70
"	"	14	1.660.743,35	1.680.743,35

PAGINA	LINEA	FINCA	ERRATA	CORRIGE
90	Prima	5	28.384,79	28,384.99
"	Ultima	5	29.782,48	29.782,68
91	Prima	6	31.918,75	31.918,95
"	"	10	542.117,80	562.117,80
"	"	12	806.370,70	826.370,70
"	"	14	1.660.743,35	1.680.743,35
"	Ultima	6	33.357,64	33.357,84
"	"	10	571.682,80	591.682,80
"	"	12	854.897,70	874.897.70
"	"	14	1.723.244,60	1.743.244,60
92	Prima	5	29.782,48	29.782,68
"	Ultima	5	31.514,87	31.515,07
93	Prima	6	33,357.64	33,357.84
"	"	10	571.682,80	591,682,80
"	"	12	854,897.70	874,897.70
"	"	14	1.723.244,60	1.743.244,60
"	Ultima	6	35,259.71	35,259,91
"	"	10	590.166,80	610.166,80
"	"	12	872.505,60	910.705,60
"	"	14	1.813.837,60	1.833.837,60
98	Ventottesima	5	3,52	352, -
"	Ultima	5	5.520,87	5.869,35
100	Prima	4	678,91	644,58
"	"	5	4.803,27	5.869,35
"	Ultima	5	7.115,17	7,463.65
102	Prima	5	7.115,17	7,463,65
"	Ultima	5	12.393,11	12,741.59
104	Prima	5	12.393,11	12,741.59
"	Ultima	5	12.406,61	12,755,09
106	Prima	5	12.406,61	12.755,09
"	Ultima	5	16,696,81	17,045,29
107	Quinta	6	775,50	775,00
"	Ultima	6	19,447,39	19,446,89
108	Prima	5	16,696,81	17,045,29
"	Ultima	5	24.000,18	24.348,66
109	Prima	6	19,447,39	19,446,89
"	Ultima	6	26.853,15	26.852,65
110	Prima	5	24.000,18	24,348,66
"	Ultima	5	25,922,87	26,271,35
111	Prima	6	26.853,15	26.852,65
"	Ultima	6	29.057,09	29,056,59
117	Ultima	11	39.294,40	39.294,60
118	Prima	5	257,06	7.257,06
122	Trentacinquesima	5	31,514,87	31,515,07
"	Trentaseiesima	5	25,992,87	26,271,35
"	Ultima	5	109.928,60	110.207,28
123	Quinta	12	1.181.786,40	1.181.786, -
"	Ottava	6	35.259,71	35.259,91
"	Nona	6	29.057,09	29.056,59
"	Ultima	6	122.021,97	122.021,67
"	Settima	10	590.166,80	610.166,80
"	Nona	10	828.073, -	828,078, -
"	Ultima	10	1.912.949,80	1.932.949,80
"	Settima	12	890.705,60	910.705,60
"	Ultima	12	2.824.328,50	2.844.328,50
"	Settima	14	1.813.837,60	1.833.387,60
"	Ultima	14	6.855.896,45	6.875.896,45
126	Trentaseiesima	3	1-b 2-a	1-a 2-b
"	Trentasettesima	3	1065	1065 a-c
140	Trentaduesima	3	1312	1232



# INDICE

---

ALLEGATO I. — Relazione . . . . .	Pag. 3
ALLEGATO II. — Elenco riassuntivo dei Piani particolareggiati di esecuzione della costruzione e sistemazione delle vie e piazze interne della Città . . . . .	„ 43
ALLEGATO III. — Prospetto di confronto dello stato delle vie e piazze del- l'interno della Città prima e dopo la sistemazione . . . . .	„ 67
ALLEGATO IV. — Perizia sommaria della spesa d' esproprio per il Piano in- terno . . . . .	„ 73
ALLEGATO V. — A) - Zona a levante della Città . . . . .	„ 77
ALLEGATO VI. — B) - Zona a mezzodi della Città . . . . .	„ 95
ALLEGATO VII. — C) - Zona a ponente della Città . . . . .	„ 113
ALLEGATO VIII. — Frazione di Camerlata . . . . .	„ 125
ALLEGATO IX. — Frazione di Monte Olimpino . . . . .	„ 135
Conclusione . . . . .	„ 153
Errata-corrige . . . . .	„ 161

---