

Ingg. LUIGI CATELLI e ANTONIO GIUSSANI

PROGETTO AGGIORNATO
DEL
PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO
DELLA
CITTÀ DI COMO

31 MAGGIO 1926



RAPu

COMO
ARTI GRAFICHE BARI & C.

—
1926

CAPITOLO I.° — Premesse.

Il 3 maggio 1915 i sottoscritti Ingg. Luigi Catelli e Antonio Giussani presentavano la " *Relazione preliminare intorno al progetto di un Piano Regolatore e di ampliamento della Città* „ (1) nel quale anzitutto riassumevano i dati relativi al Piano regolatore interno, che l'ing. Giovanni Carcano iniziava sulla fine del 1851, e ultimava sul principio del 1854, secondo le direttive di una Commissione comunale a tale scopo eletta.

Approvato superiormente il 10 marzo 1855, tale Piano fu sempre la guida del Comune nella sistemazione delle strade della Città murata, ma già da molto tempo non risponde più al bisogno, ed ora è poi privo d'ogni valore legale.

Nella citata relazione al capo IV si rilevava quindi la necessità di predisporre un Piano nuovo, per provvedere ad una migliore regolazione delle strade interne, agevolare le comunicazioni della Città murata coi Sobborghi, e fra l'altro risanare il quartiere della Cortesella, aprendovi nuove vie, abbattendo le vecchie case esistenti, e favorendo la costruzione delle nuove in una località così centrale, che per la vicinanza al Lago e al Duomo, dovrebbe esser una delle più importanti ed appetite, mentre purtroppo ancor oggi versa in condizioni tali da costituire per Como un gravissimo sconcio.

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

Vi s'indicava pure un altro scopo, quello cioè di aprire la nuova arteria progettata dai sottoscritti nel 1910 (1), che collegasse piazza Cavour a piazza Vittoria, servendo al flusso e riflusso dei cittadini e forastieri, animando il commercio, ed eccitando l'erezione di nuovi edifici atti a dare alla Città nostra quell'impronta di moderna signorilità che è da tutti desiderata.

Ma tale progetto si dovè purtroppo abbandonare, perchè l'Amministrazione comunale ritenne eccessiva la spesa, cosicchè nel Piano bisognò limitarsi alla costruzione della prima tratta da piazza 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 con la nuova via Giosuè Carducci.

Messa così da parte la grandiosa arteria rettilinea, lunga m. 704 e larga m. 10, che doveva dare a Como una nuova impronta caratteristica, il Piano regolatore interno ebbe a perdere quell'importanza che si sperava di conferirgli. Ne divenne però assai meno difficile l'attuazione, ora che il forte rincaro dei materiali, dei trasporti e della mano d'opéra, dovuto alla guerra ed al dopoguerra, ha fatto crescere notevolmente il costo delle opere pubbliche.

* * *

Anzitutto venne studiato il Piano regolatore interno, che presentava i caratteri d'una vera urgenza, in base agli accordi presi con l'On. Giunta municipale, la Commissione del pubblico ornato e l'Ufficio tecnico, ed il 20 Settembre 1916 i sottoscritti presentavano il loro progetto, costituito da sette allegati.

L'On. Consiglio comunale lo esaminava nella seduta privata del 12 gennaio 1917, esprimendo il desiderio che vi venissero introdotte le seguenti variazioni :

1.º Allargare maggiormente la via V. Emanuele, portandola alla larghezza costante di m. 13,60, in modo da supplire alla mancanza

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

del rettilineo da piazza Cavour a piazza Vittoria, di cui si è sopra discorso.

2.º Prolungare sino alla piazza Mazzini, e quindi alla via A. Volta, di fronte alla chiesa di S. Eusebio, la 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.º Aprire una nuova strada sul prolungamento della via Cairoli, fra la piazza Volta e la nuova via suddetta, ed allargare la via Macello Vecchio.

4.º Allargare la via A. Volta nel tratto fra la chiesa di S. Eusebio e la via G. Garibaldi.

5.º Prolungare la via Lambertenghi facendola sboccare sul viale Varese.

6.º Demolire la casa del sig. Giovanni Riella, all'angolo della via Giovio con la via Giosuè Carducci, per sdoppiare su ques'ultima il binario della tranvia che da piazza Cavour mette a Porta Torre.

In pari tempo il Consiglio comunale ordinava lo studio anche del Piano esterno, che comprendesse i Sobborghi e le Frazioni di Camerlata e Monte Olimpino.

I sottoscritti iniziavano quindi tosto i rilievi e gli studi loro affidati relativi a tutto il territorio comunale e che per l'ampiezza del terreno e le sue accidentalità richiesero un tempo notevole, anche per il fatto che non si trattava più solo di sistemare strade già esistenti, ma anche di costruire strade nuove, di sviluppo considerevole. Previa le necessarie intese e approvazioni dell'On. Giunta municipale, dell'Ufficio tecnico e della Commissione d'ornato, venne quindi steso il Piano regolatore completo di tutto il Comune.

Nella Città e nei Sobborghi si eseguì un esatto rilievo tacheometrico, quale appare dalle 8 tavole (Alleg. IX) in scala di 1 a 500, che vennero poi riprodotte in litozincografia, in una sola tavola (Alleg. VIII) in scala da 1 a 2000.

Gli Alleg. XII e XIII contengono i rilievi delle singole strade della Città e Sobborghi soggette a modifica con tutti i dati occor-

renti per poterne poi fare il tracciamento, in scala di 1 a 200 per la Città murata, e di 1 a 500 per i Sobborghi.

Attesa la vastità del territorio, nelle frazioni di Camerlata e Monte Olimpino non si eseguì il completo rilievo tacheometrico, limitandosi a quello delle strade nuove o soggette a modifica, (Allegati XIV e XV), che si presenta in scala di 1 a 500, insieme con le planimetrie generali in scala di 1 a 2000, stese in base alle mappe censuarie appositamente aggiornate.

Il Progetto di Piano regolatore, in data 24 maggio 1919, venne quindi presentato in tutti i suoi dettagli, stendendosi in luogo del Piano di massima richiesto dall'art. 3 della legge 25 Giugno 1865 n. 2359 sulle " *Espropriazioni per causa di utilità pubblica* ", quello particolareggiato di esecuzione, di cui all'art. 16 della legge medesima, come faceva d'uopo.

*
* *

Il progetto veniva approvato dal Consiglio comunale nell'adunanza del 17 Ottobre 1919, e quindi trasmesso alla R. Prefettura per l'istruttoria e le approvazioni di legge.

Con nota 15 novembre 1923 N. 10741 la R. Prefettura lo restituiva al Comune, riferendogli le osservazioni e domande d'indole specialmente amministrativa fatte dal Ministero dei L.L. P.P., ed invitandolo a provvedere in conformità.

Frattanto però le condizioni ed i bisogni della nostra Città si erano notevolmente mutate; varie opere si erano compiute, varie iniziate, alcune si erano rese superflue o venivano per ragioni speciali abbandonate, ed altre richiedevano radicali modifiche. Inoltre i prezzi unitari della mano d'opera, dei materiali e dei trasporti erano cresciuti fortemente, cosicchè il costo preventivato in L. 16.306.151,55 appariva di gran lunga inferiore al bisogno.

Pertanto con nota 20 aprile 1925 n. 7744 il Signor Commisario Prefettizio della Città incaricava i sottoscritti di aggiornare il progetto, avendo riguardo sia alle variazioni delle opere sia all'aumento della spesa.

Ricevuta il 31 settembre 1925 la consegna degli atti e documenti necessari, i sottoscritti richiedevano anzitutto al Comune i dati relativi alle modifiche eseguite o proposte, e quindi s'accingevano alacremente al lavoro, che richiese molto tempo e fatiche non trascurabili, anche per le variazioni che frattanto avevano subito gli stabili, i rispettivi proprietari ed i dati censuari.

Il progetto che ora si presenta è il risultato dei rilievi e degli studi compiuti allo scopo di dotare la nostra Città di un Piano regolatore che meglio risponda ai suoi bisogni, ben s'intende limitato entro i confini imposti dai criteri di sana economia, che in un'opera di questa natura, che cagionerà al nostro Comune un dispendio notevole, debbono naturalmente aver molto peso.

CAPITOLO 2.° — Allegati del progetto.

Il progetto del Piano Regolatore che oggi si rassegna aggiornato 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, con la relativa perizia sommaria di stima.

- A) Zona a levante della Città ;
B) Zona a mezzodì della Città ;
C) Zona a ponente della Città.

- ALLEG. 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, con l'indicazione del Piano regolatore, in scala da 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. ” Primo 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 Ciapparelli e via G. Albertoli.
25. Via Garibaldi.
26. „ e vicolo Macello Vecchio.
27. „ Domenico Fontana.
28. „ Bianchi Giovini.
29. Piazza Roma (*Soppresso*).
30. „ Guido Grimoldi (*Eseguito*).
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 Prudenziiana, via Enrico Pessina, via Giuseppe Ferrari e via Tomaso Grossi — Via Giuseppe Brambilla.
4. Via Maurizio Monti.

5. Via Enrico Pessina — Nuova strada da via Maurizio Monti 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 strada fra la via Guanella e la via Dottesio (*Eseguito*).

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. Sistemazione del passaggio a livello di via Briantea, e nuova via tra questa, il viale Lecco e la via Dante Alighieri.
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. (*In parte eseguito, e nel resto annullato*).
16. Copertura del torrente Cosia (esclusa dal Piano).
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.
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 con la 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 con la provinciale Canturina.
4. Nuova strada di collegamento della provinciale Canturina con la consorziale della Guzza.
5. Nuova strada di collegamento della comunale della Guzza con le provinciali Milanese e 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 Gerenzana 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 con le trasversali.
14. Nuova strada dalla provinciale per la Svizzera a Bignanicò e Tavernola.

CAPITOLO 3.°

Descrizione Generale del Progetto.

I. — PIANO INTERNO DELLA CITTA'.

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

Il quartiere della Cortesella deve essere ricostruito completamente per ragioni d'igiene, viabilità ed estetica, con la conseguente radicale modifica delle strade che lo attraversano e circondano.

Però, dopo la rinuncia deliberata dal Consiglio comunale alla nuova arteria rettilinea da piazza Cavour a piazza Vittoria (di cui

al citato progetto steso dai sottoscritti il 3 giugno 1910), il Piano doveva subire una variante notevole, quale appare confrontando la planimetria attuale con le due piante allegate alla relazione presentata nel 1914 dall'ing. Francesco Somaini, assessore LL. PP., al Consiglio comunale.

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 servono 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 passaggi coperti, seguendo l'esempio della città di Torino.

Come al 2° dei desideri espressi dal Consiglio comunale nell'adunanza del 12 gennaio 1917, la nuova strada in sostituzione dell'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, con lunghezza totale di circa 300 metri.

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

Gli edifici che chiudono la piazza Cavour a mezzogiorno, benchè di recente migliorati con vari restauri, devono essere abbattere comple-

tamente, per ricostruire l'intero isolato, con la soppressione della via Ciapperelli e la sistemazione della via Giocondo Albertoli.

L'attuale Piano risponde a tale scopo, mantenendo i portici verso il lago, e progettando quelli lungo le vie Plinio e Borromini.

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

Il cadente isolato che sorgeva tra la via Plinio e la piazza Guido Grimoldi venne nel 1923 finalmente abbattuto, ed al suo posto venne in questo anno ultimata la costruzione del nuovo palazzo della Banca Commerciale Italiana.

Pure in quest'anno venne demolito l'ex Pronao dell'antica basilica di S. Giacomo, insieme con la casa Rezzonico che si appoggiava alla Torre del Broletto, la quale appunto ora si sta sopralzando in forma più decorosa nella parte che per ragioni statiche si era dovuta abbattere. Nulla più quindi rimane a progettare nè ad eseguire in questa località.

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

In questa piazza sboccano le vie Vittorio Emanuele e Maestri Comacini, con larghezza libera di soli m. 6,80, costituente una strozzatura lamentata da molto tempo, tanto che già nel Piano del 1855 si proponeva di toglierla, abbattendo gli edifici che chiudono la piazza a mezzodì.

Opera questa utilissima, nel triplice scopo di toglier il grave inconveniente sopraccennato, migliorare le condizioni della piazza, specialmente nei rapporti con la Cattedrale oggi deturpata da edifici troppo vicini e indecorosi, e congiungere i portici di fronte al Duomo con quelli di via Maestri Comacini e del Teatro.

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

È una delle principali arterie trasversali della Città, e quindi il progetto contempla la costruzione d'un porticato largo m. 5,00 nella

prima tratta compresa piazza del Duomo e via Volpi, e l'allargamento della tratta restante fino allo sbocco sul viale Varese.

La larghezza non riuscirà però uniforme, per evitare una spesa eccessiva.

6.º — **Via Indipendenza** (fasc. 35).

La sistemazione della via Cinque Giornate migliorerà le comunicazioni fra il viale Lecco ed il viale Varese, ma non sufficientemente.

Già nella relazione del 3 maggio 1915, i sottoscritti rappresentavano quindi l'opportunità di aprire una nuova arteria trasversale, ed a tale scopo indicavano la via Indipendenza. Lo studio dettagliato del Piano ha ora consigliato di portarne 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 basterà attuare il progetto già da tempo eseguito dall'Ufficio tecnico municipale, occupando l'estremità di mezzodi dell'Arena, e sboccando sul viale Lecco attraverso ad essa e la Ferrovia Nord-Milano.

A ponente bisognerà invece espropriare parte della casa sulla via Volta, già dei conti Porro ed ora dell'Amministrazione provinciale, per eseguire lo sbocco sul viale Varese, che 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 cittadine.

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

Messo da parte il progetto della nuova arteria rettilinea 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, la più battuta e gravata dell'esercizio delle tranvie elettriche.

Il Consiglio comunale nella citata adunanza del 12 gennaio 1917 deliberava di aumentarne la larghezza, che ora scende sino al minimo

di m. 4,80, a m. 13,70, mediante arretramento delle case sul lato di ponente, e della fronte del Palazzo municipale.

All'incontro con la via Giovio la via Vittorio Emanuele prosegue nella via Serafino Balestra, la quale però ora non sbocca sul viale Lecco, trovando sbarrato il passo dalla proprietà già Dattili-Cerboni, ora acquistata dal Comune, che già da tempo aveva progettato di prolungare detta via attraverso i bastioni, le mura e le fosse della città. I sottoscritti introdussero tale progetto nel Piano, limitando però la larghezza della nuova strada a soli m. 5,00, perchè l'attuale si restringe già 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).

Formavano il tracciato della nuova arteria longitudinale, ora abbandonata, e quindi perdono nel nuovo Piano quell'importanza che dovevano prima acquistare. Ne verrà mantenuta la sistemazione, ma entro limiti più modesti, portandone la larghezza minima da metri 3,77 a 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, che verrà prolungata fino sulla via Giovio, abbattendo parte dell'edificio della Scuola complementare, formandosi un piazzetto che serva a raccordare fra loro le vie Odescalchi e Carducci, che sono parallele, ma non coassiali. Verrà pure demolita la casa del sig. Giovanni Riella, in via Giovio n. 13, per sdoppiare nel piazzetto così risultante la tranvia urbana che da piazza Cavour mette a porta Torre, avviando il nuovo binario sulla via Carducci.

9.º — **Piazza S. Fedele** (fasc. 16).

Costituiva il cuore della Città romana ed ha tuttora grande importanza pel forte transito di persone e di veicoli e per l'esistenza della basilica di S. Fedele, che dopo la Cattedrale è il più importante monumento cittadino.

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

E' un'arteria principale, lungo la quale sorgono numerosi edifici pubblici, cosicchè anche nel vecchio Piano regolatore vi si erano progettati importanti lavori di allargamento e sistemazione, i quali vengono in massima conservati nel nuovo. Essa venne di recente già prolungata verso mezzodì, attraverso la proprietà Ponci, i bastioni e le mura cittadine, dandole sfogo sul viale di circonvallazione.

11.° — **Via Alessandro Volta** (fasc. 4-5).

È la più signorile della Città, e presenta urgente bisogno di sistemazione nella tratta compresa fra le vie Cinque Giornate e Giuseppe Garibaldi, dove la sua larghezza si riduce a soli m. 3,20, presentando un vero pericolo pel transito. Verrà quindi allargata formandosi 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 dandosi al resto una larghezza costante di 10 metri.

All'angolo della via Giuseppe Rovelli, e precisamente nel giardino della casa della Signora Alessandrina Bianchi Lanzani, si for-

merà un piazzetto, per facilitare il passaggio tra le vie Rovelli e Annunciata, che non s'imboccano.

La via verrà poi prolungata, verso nord attraverso gli stabili della Società Lariana, sino al lungo Lario Trento, con lunghezza di m. 53 e larghezza di m. 11,75, per dare a questa importante arteria interna uno sfogo diretto al lago.

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

Verranno abbattuti i portici esistenti ed atterrate le fronti delle quattro case successive, come al progetto studiato dall'Ufficio tecnico municipale. Allo sbocco nella piazza Volta si demoliranno le case Cavalleri e Baroni, per aprire in prolungamento di via Cairoli una nuova strada che correndo in fregio alla chiesa di S. Nazaro, e seguendo l'andamento di via Vittani, sboccherà sulla nuova strada che da piazza del Duomo deve mettere alla via A. Volta.

13.° — **Via Garibaldi** (fasc. 25).

Fra piazza Volta e via A. Volta essa si restringe fino a m. 5,80, ed il Comune da molti anni sta studiandone l'allargamento, per cui ha già provveduto in parte coll'acquisto della casa in piazza Volta al mappale n. 288.

Nel Piano la larghezza minima della strada verrà portata da m. 8,50, a m. 12,00, indispensabile per una strada che mette al palazzo delle Poste e Telegrafi ed alla Stazione centrale.

Lo sbocco sul viale Varese venne già sistemato nello scorso anno con l'abbattimento della casa comunale e la costruzione del palazzo del cav. Luigi Barazzoni, che si sta ora ultimando.

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

Si allargherà sino al filo dei portici di via Maestri Comacini, anche per il decoro della Cattedrale che vi sorge, e con poca spesa, dovendosi accupare un'area quasi tutta di proprietà comunale.

15.º — Piazza Roma (fasc. 29).

La passerella pedonale sulla sede della Ferrovia Nord, progettata nel Piano, si deve omettere in seguito all'edificio costruito recentemente dalla Ferrovia stessa proprio sul suo asse.

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

A pag. 22 della relazione 3 maggio 1915, si proponeva d'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 „.

Essa venne poi studiata dall' Ufficio tecn. com. in larghezza di m. 8,00, per diminuire i gravi inconvenienti recati dalla linea della Ferrovia Nord, che chiude a levante la Città, e in tale forma viene ora contemplata.

17.º — Viale Varese (fasc. 2).

Verranno eseguite due sole modifiche: 1) Correzione delle fronti delle due case ai civici N. 49 e 51, presso la via Gerolamo Borsieri; 2) Copertura del fosso che corre lungo tutto il lato est del viale. La sistemazione dello stabile ex comunale all'angolo della via Garibaldi, venne già compiuta, come si disse sopra al N. 13.

18.º — Via Cesare Cantù (fasc. 13).

Si continuerà la sistemazione col criterio già seguito dal Comune nella costruzione dei magazzini già Perti, ed ora del comm. rag. Giuseppe Cattaneo, portandola alla larghezza di almeno m. 8,00.

19.º — Via Giovio (fasc. 38).

Si sistemerà 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.° — **Via Giuseppe Rovelli** (fasc. 37).

Si allargherà sul lato di mezzodì, nella tratta compresa fra via Odescalchi e la via Cesare Cantù, e su quello di tramontana, nella breve tratta precedente l'incontro con via Unione.

21.° — **Via Natta** (fasc. 36).

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

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

Presenta una forte strozzatura fra le vie Natta e Rovelli, che si toglierà allargando la strada da m. 4,03 a m. 7,23, per migliorare l'arteria che mette a porta Vittoria.

Verrà eseguito un lieve allargamento anche allo sbocco nella via Indipendenza.

23.° — **Via Cairoli** (fasc. 9-22).

Verrà migliorata aumentandone la larghezza minima da m. 8,00 a m. 9,80, raccordandone lo sbocco sul Lungo Lario Trento, e sopprimendo l'angolo formato dalla casa Butti col palazzo del Banco Lariano.

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

Numerose altre correzioni sono contenute nel Piano, fra cui quelle relative a *Via Vittani* — *Via Primo Tatti* — *Piazza Mazzini* — *Piazza del Gesù* — *Vicolo Macello Vecchio* — *Via Francesco Muralto* — *Via G. Grimoldi* — *Via Bianchi Giovini* — *Via Plinio*.

Le relative indicazioni sono 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.º — Via Lambertenghi (fasc. 34).

Si prolungherà 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 con la lieve correzione progettata fra le vie Volta e Unione, essa verrà ad assumere un'importanza notevole, servendo a sfollare le vie attigue e parallele, Cinque Giornate ed Indipendenza.

26.º — Via Macello Vecchio (fasc. 26).

Con l'apertura delle due nuove arterie in prolungamento di via Cairoli e via Borromino si rende indispensabile la correzione della via Macello Vecchio che le unisce, e che verrà sistemata in larghezza di m. 10,00, mediante opere d'importanza edilizia ed igienica.

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

Nell'Allegato VIII vennero distinte con linee punteggiate le striscie di terreno poste sul Lungo Lario Trento, sul viale Cavallotti e sulla via Giulio Rubini, che si assoggettano 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 con colore azzurro, le nuove costruzioni dovranno soddisfare alle seguenti norme:

1.º Gli edifici 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 di striscie soggette a servitù di non fabbricare;

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

5.º 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* „ e che vennero introdotte poi nella Legge 13 luglio 1912, n. 866, con cui al detto Piano venne dato valore legale.

Simili limitazioni vennero del resto già adottate dal nostro Comune per la vendita delle aree comunali poste sul lato occidentale del viale Cavallotti, e mentre riesciranno utili alla Città, non deprezzeranno le proprietà private, che anzi saranno meglio appetite, perchè rese più atte alla costruzione di ville, dalle quali verrà allontanato ogni pericolo di deturpamento dipendente dalle proprietà vicine.

II. — PIANO DEI SOBBORGHII.

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

A — Zona a levante della Città:

B — Zona a mezzodì „ „

C — Zona a ponente „ „

Qui sotto vengono sommariamente indicate le principali opere delle tre zone, senza distinguerle le une dalle altre, allo scopo di meglio dare un concetto d'assieme del Piano.

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

L'acquisto della Villa Geno ha arricchito la Città di un palazzo e di un parco veramente preziosi, ma provvisti di una strada d'accesso di larghezza insufficiente, variabile da m. 4.00 a m. 6.00. E' quindi vivo il desiderio di costruire un comodo viale meglio rispondente al decoro del parco e della Città.

L'allargamento qui progettato, per cui il viale avrà una larghezza quasi costante di m. 16 mediante occupazione della spiaggia lacuale, risponde ad un vero bisogno che non si può trascurare.

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

La strada provinciale Regina, che da Como conduce a Cernobbio e quindi prosegue lungo la sponda occidentale del lago, percorre la via Borgo Vico, la quale per la sua tortuosità e ristrettezza, e per i binari della tramvia elettrica, presenta condizioni difficilissime per il transito.

Evidente è quindi il bisogno di alleggerirla, costruendo una nuova strada a lago, che completerà i *quais* della Città, permettendo di percorrere tutta la sponda del Lario, nell'ambito del territorio comunale, da Villa Geno sino a Tavernola, per proseguire quindi verso Cernobbio e la Valtellina.

Opera questa non già di lusso, ma di vera necessità, perchè il transito attraverso la via Borgo Vico è ora veramente pericoloso, soprattutto all'arrivo dei treni e nei giorni festivi.

La strada avrà 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.

Essa verrà in due punti messa in comunicazione con la via Museo Giovio e quindi col Borgo Vico, ed al suo imbocco nel Campo Garibaldi verrà prolungata sino ai giardini pubblici e alla rotonda, mediante un grandioso viale largo ml. 30, che correrà in parte su proprietà comunale e nel resto su spiaggia demaniale.

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

Per sfollare anche la tratta meridionale della via Borgo Vico si stabilì di prolungare la nuova strada lacuale 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.

Dalla nuova Stazione passeggeri progettata dalle Ferrovie Stato e segnata nella pianta in tinta rossa, attraverso il nuovo piazzale che il Comune sistemerà 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 sopràsegnata 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. 16 attraverso il Campo Garibaldi, e di ml. 15 nel rimanente.

In seguito al progetto delle Ferrovie Stato di costruire la nuova stazione passeggeri nel terreno sottostante l'attuale, si è poi introdotta nel Piano la proposta di sistemare giardino pubblico a 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, essendosi già in parte alienato per la costruzione di vasti fabbricati di abitazione civile, ed in parte adibito alla costruzione di un campo polisportivo (*Stadium*) per cui pendono tuttora gli accordi.

4.º — Nuova strada a monte (fasc. 3).

Nel 1915, iniziando gli studi del Piano regolatore, i sottoscritti riprendevano quelli inerenti alla strada già compresa nel Piano

parziale di ampliamento del 1887, destinata a congiungere la località di S. Croce con la via Torno, e studiavano il progetto d'una nuova strada che, continuando in linea retta la via Giuseppe Ferrari, e quindi svoltando a sinistra alle falde del monte di Brunate, sboccasse in via Torno, poco dietro la chiesa di S. Agostino.

Essa avrà una larghezza costante di ml. 10 nel prolungamento di via Ferrari, e di ml. 8 nel resto, e verrà collegata con la via Gorio mediante un breve tratto carrozzabile ed una rampa pedonale che continui sino alla via Giuseppe Brambilla, e con la via Maurizio Monti con una semplice scalinata. La strada si sta già eseguendo, e verrà poi prolungata verso mezzodì fino a raggiungere la via Tommaso Grossi alla *Badirada*, per metterla in diretta congiunzione con la vecchia strada per Brunate e Civiglio.

5.° — Copertura del torrente Cosia (fasc. 16).

L'Amm. com. da vari anni ha fatto redigere un progetto di copertura del Cosia, dal ponte di S. Martino al Lago.

Lo scopo è anzitutto igienico, ma al tempo stesso si verrà a creare un'arteria importantissima per lunghezza e per larghezza, di buon effetto estetico e di grande utile alla viabilità ed al commercio cittadino, alleggerendosi la Città ed i Sobborghi del transito dei veicoli che dalla Brianza e dalla pianura lombarda si dirigono in Svizzera e verso Cernobbio ed oltre, lungo la sponda occidentale del lago.

Si farà una copertura in cemento armato e con due strade carrozzabili laterali larghe almeno 10 m., che di solito saranno divise da un'aiuola centrale, ed in alcune tratte verranno a confondersi, formando una strada sola.

L'attraversamento della Ferrovia Nord, avverrà mediante due passaggi a livello laterali ed un cavalcavia centrale, utilissimo non solo per il transito attuale, ma anche per una futura linea tramviaria.

Il progetto redatto dall'Ufficio tecnico com. il 21 dicembre 1908 con una spesa prevista in L. 1.500.000, venne aggiornato il 30 aprile

1926, aumentandone la spesa a L. 11.000.000. Tanto le opere quanto i necessari espropri e la relativa spesa non vengono però segnati nel Piano attuale, perchè costituiscono un progetto separato, che si sta appunto ora pubblicando, per la costituzione d'un Consorzio di terza categoria a norma di legge.

6.º — Via Leone Leoni (fasc. 18).

Verrà portata ad una larghezza di m. 13 a 15, specialmente mediante la copertura del Fiume Aperto, pure desiderata anche per ragioni igieniche, e continuerà oltre il piazzale della caserma De Cristoforis, con larghezza di 10 m., sino al viadotto della Ferrovia Nord, secondo il progetto del compianto ing. Attilio Abbate, proseguendo poi fino a raggiungere la vecchia strada comunale di Albate e la provinciale Canturina, ma non già lungo la sponda sinistra, come al progetto succitato, bensì lungo la destra, allo scopo di attraversare terreni più soleggiati e meglio atti alla fabbricazione, e di mantenere una maggior distanza dalla provinciale e dalla comunale esistenti, come si dirà a pagg. 31-32.

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

Uno dei problemi più difficili che si presentarono nello studio del Piano regolatore esterno fu quello di sistemare le strade attigue alla stazione Como-Borghi della Ferrovia Nord.

Dopo numerosi studi di una variante alla strada provinciale, con sovrappassaggio o sottopassaggio della linea ferroviaria, l'Amm. Comunale decise di limitarsi alla costruzione di una breve tratta di strada che corra parallela alla sede della Ferrovia sul lato di levante, per congiungere il passaggio a livello di via Briantea con quello del Viale Cesare Battisti; nuova strada su cui verrà a sboccare il prolungamento della via Luigi Dottasio, già prima deliberato. Il progetto venne steso dall'Ufficio tecnico com. ed introdotto nel Piano.

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

Il nuovo scalo merci delle Ferrovie Stato, che si stende fra la Stazione centrale ed il Cimitero, parallelamente alla via Regina, diede luogo alla sistemazione già compiuta di questa nella tratta che lo lambisce, e che ora verrà continuata sulla tratta restante, dal Cimitero fino a S. Rocco.

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

Il Cimitero monumentale è privo di una comoda e decorosa strada di congiunzione con la via Milano, e per costruirla furono studiati numerosi progetti, che per varie difficoltà non si poterono mai attuare. In quest'anno il Comune deliberò di far introdurre nel Piano un nuovo tracciato, che partendo quasi dall'estremo di mezzodì della via Milano, e attraversando in curva lo stabile denominato *Cittadella*, svolti a destra sboccando sulla via Regina circa un centinaio di metri a sud dell'ingresso al Cimitero.

10.º — Nuova strada a mezzodì della nuova Piazza d'Armi (fasc. 19).

In seguito alla costruzione della caserma De-Cristoforis e della nuova piazza d'Armi che si stende a levante della medesima, si progettò una strada che, correndo ai piedi della collina che s'alza verso mezzodì, congiunga il sottopassaggio della Ferrovia Nord a S. Giuseppe con la strada della Corretta, in prolungamento della via Leone Leoni, che, come già si disse, continuerà poi fino a congiungersi con la provinciale Canturina.

Essa ha una larghezza di m. 10., e richiede l'allargamento del sottopassaggio della Ferrovia Nord, indispensabile per dare alla zona di S. Giuseppe il desiderato sviluppo civile e industriale.

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

Già da tempo l'Ufficio tecnico comunale ha eseguito lo studio ed in gran parte anche i lavori della nuova rete stradale dei prati

di S. Giuseppe, destinata a rendere fabbricabile quella vasta zona di terreno, dove ora già sorgono numerosi opifici.

Nel Piano regolatore essa viene completata, prolungandosi le vie Magenta e Palestro fino all'incontro della copertura del torrente Cosia, e sistemandosi la via Francesco Anzani fino alla via Valleggio, che verrà allargata nella sua prima tratta.

12.° — Nuova trasversale

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

In parte venne soppressa e in parte già eseguita.

13.° — Via Zezio

 (fasc. 6).

La via Zezio ha nelle sue prime tratte verso S. Martino un andamento irregolare e tortuoso, con larghezze che scendono anche al disotto dei quattro metri, e verrà quindi allargata e corretta, portandola ad una larghezza minima di m. 7,50.

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.° — Viale Luigi Guanella

 (fasc. 9).

Si attuerà il progetto dell'Ufficio tecnico comunale, per sistemarla in larghezza di m. 8,50 a 10,00.

15.° — Via Giuseppe Brambilla

 (fasc. 2 e 8).

Verrà corretta abbattendo la casa comunale posta all'angolo della via Prudenziiana, e allargando la tratta fra la piazza di S. Giuliano e la via Pessina, che verrà allargata nella prima tratta sul lato di tramontana.

La sistemazione della via Brambilla consiglia poi di allargare la piazza Coloniola lungo il lato di levante, che costituisce il prolungamento della prima, abbattendo le basse e cadenti casupole che fronteggiano la canonica di S. Agostino.

16.° — **Via Torno** (fasc. 2).

Il progetto della nuova strada a monte rende indispensabile l'allargamento della prima tratta della via Torno, fra la piazza di S. Agostino e la via Gaspare Molo, che si propone in larghezza di m. 8,00. Per completare l'opera verrà allargata a m. 12,00 la breve tratta di strada fra piazza Umberto I e via Torno.

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

La costruzione della Funicolare di Brunate, l'acquisto fatto dal Comune della Villa Geno e la nuova strada a monte danno al Sobborgo di S. Agostino un'importanza tale da consigliare 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 loro e con la via Torno.

18.° — **Via Maurizio Monti e nuova via fra essa e la via Pessina** (fasc. 4 e 5).

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

Venne poi introdotto nel Piano anche il progetto steso dall'Ufficio tecnico com. di una strada costituita da un ramo che sbocca nella via Maurizio Monti e da due rami che sboccano nella via Pessina, con larghezze da ml. 8 a ml. 10, rami che al loro punto d'incontro formeranno una piazzetta di m. 23 × 25.

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

Verrà corretta in due tratte, la prima allo sbocco nella piazza Vittoria, abbattendosi il porticato, la seconda allo sbocco nella piazza di S. Bartolomeo, per togliere l'attuale restringimento.

Due altre migliorie 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 resa pubblica in tutta la sua lunghezza, con larghezza minima di m. 5.

20.º — Via Ospedale (fasc. 22).

Verrà allargata in due tratte, la prima di fronte all'Ospedale, la seconda nella tratta precedente la via Michele da Carcano.

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

Acquisterà notevole importanza in seguito al progettato prolungamento della via Lambertenghi sul viale Varese, perchè costituirà la comunicazione più diretta fra il centro della città e la Stazione ferroviaria; essa verrà quindi 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).

In parte vennero già eseguite e in parte sono in corso di esecuzione.

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, tinto nella tavola Allegato VIII col colore azzurro) le nuove costruzioni dovranno soddisfare alle norme segnate al n. 27 del Capo precedente.

23.º — Via Borgo Vico (fasc. 27).

Presenta grandi difficoltà per una conveniente sistemazione, indispensabile in una strada che conduce in Svizzera ed in Valtellina, ed è percorsa dalle due linee tramviarie di Cernobbio e di Monte Olimpino.

Nel piano si propone quindi di eseguirne l'allargamento e la correzione in sei punti:

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

2.° — All'angolo con la via Pra Pasquee.

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

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

5.° — Dopo l'imbocco della via Museo Giovio.

6.° — In corrispondenza alle proprietà Dubini e Mensa vescovile.

24.° — **Via 27 Maggio** (fasc. 28).

Verrà anzitutto corretta lungo la proprietà Gabaglio, prolungando 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 allargherà di m. 2 tutta la tratta rettilinea della strada sino al tornante, allargamento che non si potrà però eseguire lungo il gruppo di case Onnis per ragioni economiche.

III. — PIANO DELLA FRAZIONE DI CAMERLATA.

1.° — Nuova strada

dalla Caserma De Cristoforis alla Provinciale Canturina (fasc. I).

La strada prov. della Napoleona già da molti anni presenta la necessità di venir alleggerita dell'eccessivo transito di persone e di veicoli, gravata com'è dell'esercizio delle linee tranviarie suburbane.

Il compianto ing. Attilio Abbate studiava il progetto d'una nuova strada che dal piazzale della caserma De Cristoforis conducesse alla provinciale Canturina, svolgendosi lungo la sponda sinistra del Fiume Aperto, come si disse sopra, a pag. 26.

I sottoscritti ritengono bensì conveniente di introdurre la nuova strada nel Piano, con la larghezza proposta di m. 8, ma portandola

sulla sponda destra, allo scopo di render 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.º — 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 sono importanti 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.

Importa però notare che, avendo recentemente la compianta signora Teresa Rimoldi, proprietaria di quei terreni, nominato suo erede universale l'Ospedale di Como, ed avendo l'Amministrazione di questo, appena entrata in possesso, deliberato di costruirvi i fabbricati del nuovo grandioso Ospedale, di cui venne ora già predisposto il progetto, è a presumere che fra le due Amministrazioni del Comune e dell'Ospedale si addivenga presto ad accordi per cui la progettata rete stradale verrà abbandonata o modificata radicalmente.

3.º — Nuova strada di collegamento della comunale di Albate con le 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 strada della Guzza. La nuova strada che da questa mette alle provinciali Milanese e Varesina ora già esiste, ma con larghezza minore della preventivata.

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 solo di strade strette e tortuose, in parte comunali e in parte consorziali.

Dovendosi regolare la viabilità in quella zona importante 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 con la 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.

1.° — Nuove strade per Brugeda e Ponte Chiasso (fasc. 1).

La strada che dalla provinciale per la Svizzera mette alla frazione di Brugeda verrà corretta e allargata sul lato di ponente, nello scopo di potervi collocare un binario che, staccandosi dalla Ferrovia Stato a Ponte Chiasso, e sottopassando in galleria la provinciale per la Svizzera ed il colle di Quarcino, vada a terminare nella pia-

nura 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 con la 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.º — Nuova strada da Brugeda a Quarcino (fasc. 2).

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

3.º — Strada da Tavernola a Gerenzana ed a S. Bartolomeo delle Vigne (fasc. 3).

Verrà allargata fino 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.° — **Strada da Gerenzana a Polano** (fasc. 4).

Verrà allargata sul lato di mezzodì, portandone la larghezza a m. 10, in relazione ai 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).

Venne introdotto nel Piano il tronco ferroviario destinato a congiungere la Stazione di Chiasso con la nuova Stazione viaggiatori e merci che da molti anni vivamente si desidera veder sorgere lungo il torrente Breggia, a poca distanza dal suo sbocco nel lago, stazione per cui vennero qui previsti i necessari espropri. Essa verrà collegata con la 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 della Stazione con la consorziale dei Prati.

Fra la suddetta arteria larga m. 16, la provinciale Como-Cernobbio e la comunale da Tavernola a Gerenzana e Polano, verrà costruita 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).

Si diparte dalla provinciale per la Svizzera alla località detta Vignascia, lambendo a monte la frazione di Bignanico, e proseguendo quindi fino alla consorziale Bernasconi; quindi corre lungo questa tratta, e poi l'abbandona, sviluppandosi a mezza costa, per scendere con due larghi tornanti sulla comunale da Bignanico a S. Bartolomeo delle Vigne, nel punto in cui essa forma un angolo acuto.

La strada, larga m. 6, presenta grande importanza per la viabilità e l'edilizia cittadina, congiungendo la frazione di Monte Olimpino con quella di Tavernola, con la progettata nuova stazione ferroviaria e col Comune di Cernobbio, e ponendo sul mercato una vasta zona di terreni fabbricabili molto appetiti per la loro felice situazione, sopra una collina aprica che domina tutta la Città, i monti circostanti e i due primi bacini del Lario.

Como, 31 maggio 1926

Ing. LUIGI CATELLI.

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 con quella del vecchio Piano 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
1	Viale Cavallotti. — 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, 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-Borghi 2-d-e-c Como-Città											
2	Viale Varese. — Si propongono due correzioni: a) Copertura del fosso per tutta la lunghezza del Viale; b) Correzione delle fronti di due case a mezzodi dell'imbocco di Via Gerolamo Borsieri; Le correzioni suddette non figurano nel vecchio piano regolatore.	2 3 4-5 6 7 11 12	382 1551 1552-1893 383 168 152 163 Como-Borghi	95.20 51.00 156.00 283.50 55.50 27.00 6.09	674.29							95.20 51.00 156.00 283.50 55.50 27.00 6.09		
3	Viale Lecco. — Si propone una nuova via parallela alla ferrovia Nord fra questa e la vecchia mura fortifizata, con sbocco a ponente della Torre detta di S. Vitale. Questa strada larga m. 8,00 non figurava nel vecchio piano e si è resa necessaria per ovviare all'inconveniente dei passi a livello ferroviari. La strada proposta sarà abbandonata solo quando la Società Nord-Milano provvedesse alla sopraelevazione della linea. La copertura della roggia venne già eseguita.	1 2 3 4 5 6 7	1056 1096 1223 1224 1225 1226 1227 Como-Borghi	1104.37 1365.00 784.12 303.75 1024.12 — —	4581.36							1104.37 1365.00 784.12 303.75 1024.12		
4	Via Alessandro Volta. — 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>				6443.87		1504.00					6443.87		

1 Numero progressivo	2 DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano del 1855	3 Numero d'ordine delle ditte da espropriare	4 Numeri di mappa interessanti la proposta sistemazione	5 Superficie da occupare come nuova sede stradale		6 Superficie da assoggettare a servizi		7 Area da espropriare per formare nuovi isolati fabbricabili			12 Area stradale che diventa fabbricabile	13 Esproprio complessivo (5 + 11)	8 Superficie dei nuovi isolati	
				5 Per ogni singolo mappale	6 Complessiva	7 Per ogni singolo mappale	8 Complessiva	9 Con servizi di portici	10 Libera	11 Complessiva			14 Con servizi di portici	15 Complessiva
	<i>Riporti Mg.</i>						1504.00							
5	Nuova via fra la Piazza Volta ed il Lungo Lario Trento. — Si propone una via che apra in fondo la Piazza Volta e raggiunga il Lungo Lario Trento in guisa da costituire il prolungamento di via Alessandro Volta.	5	2 27 26 Como-Città	460.00 174.05 29.75	6443.87 663.80							6443.87 460.00 174.05 29.75		
6	Via Paolo Carcano. — 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 con lo sbocco sul Viale Varese. — Si propone pressochè la sistemazione del vecchio piano regolatore perchè già attuata in diversi punti, e che porta la lunghezza stradale a m. 700. Lo sbocco sul Viale Varese attraverso la proprietà Ponci venne già eseguito. 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	777 770 773 674 673 671 632 630 615 612 597 405-408 404 366 389 390 392 192 393 380 264 267 268 270 Como-Città	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 54.46 11.12 45.31	811.80							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 54.46 11.12 45.31		
9	Via Cairoli e Lungo Lario Trento. — La sistemazione 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	28 Como-Città	112.32	112.32							112.32		
	<i>A riportare Mg.</i>						1504.00					8121.65		

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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
10	<i>Riparti Mq.</i> Via Vittani. — Nel vecchio piano regolatore la sistemazione era 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, e di m. 10,00 invece di m. 3,00 per la tratta settentrionale.	1 2 3 4 5 6	254 255 237 287 236 259 Como-Città	88.50 64.50 9.52 25.82 0.37 6.75	8121.65	1504.00						8121.65 88.50 64.50 9.52 25.82 0.37 6.75		
11	Via Primo Tatti e Piazzetta del Gesù. — Nel vecchio piano regolatore la sistemazione era 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	Via Adamo del Pero. — Si propone la correzione già prevista nel vecchio piano regolatore per la prima tratta in larghezza di ml. 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	Via Cesare Cantù. — Nel vecchio piano regolatore si contemplava l'allargamento a ml. 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 Gioviò dovendosi già sistemare questa via.	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	Via Cortesella. — Si propone l'introduzione nel piano regolatore del progetto di sistemazione del quartiere della Cortesella, con l'abbandono della grande arteria longitudinale e con la riduzione delle vie secondarie (Cortesella, Macello Vecchio, e Francesco Muralto); questo per aumentare l'area fabbricabile risultante dalla sistemazione e diminuire le forti spese d'esproprio. La sistemazione comprende anche le seguenti strade longitudinali: Via Pietro Boldoni Via Francesco Borromino e le trasversali Via Ballarini Via Francesco Muralto. <i>A riportare Mq.</i>	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13	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 Duomo	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	
				8714.69		1504.00		885.09	885.09	361.20	10763.28	965.50	6430.55	

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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
1	<i>Riporti Mq.</i> Le attuali vie Pietro Boldoni e Francesco Borromino vengono sostituite da un' 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 ml. 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 Albertolli e via Plinio nonchè 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	137 219 211 210 108 114 113 112 111 109 110 197-86 83 199 81 82 79 119 80 78 77 74 73 72 71 107 Como-Città	—	8714.69	—	1504.00	—	885.09	885.09	361.20	10763.28	965.50	6430.55
				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	2847.84	24.50	—	—	78.30 68.24 38.25 184.30 347.38 98.48 248.20 99.55 142.60 582.29 224.25 — 108.78 95.10 117.70 58.70 102.86 92.00 58.60 84.20 150.00 142.27 78.75 99.20 957.75 —	78.30 68.24 38.25 208.80 347.38 98.48 248.20 99.55 142.60 582.29 224.25 — 108.78 95.10 138.50 72.00 102.86 92.00 58.60 84.20 150.00 142.27 78.75 99.20 957.75 —	250.18 Via Ballerini 200.08 Via Cortesella 103.44 Via Cortesella 342.53 Via Borromino	78.30 152.89 116.25 435.60 433.44 98.48 332.20 99.55 142.60 582.29 321.60 44.00 206.50 117.50 201.50 72.00 437.86 332.90 208.75 89.00 214.40 142.27 78.75 99.20 957.75 5.11	—	429.50
15	Via Bernardino Luini. — La sistemazione che si propone è quella prevista nel vecchio piano regolatore.	1 2 3 4 5 6 7	428 427 425-a-b 440 439-a-b 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	Piazza San Fedele. — 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 Panterò 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-a-b 600 598 602 560 580 441 Como-Città	21.04 74.70 125.97 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>			12592.15		1504.00	58.60	5142.84	5201.44	1245.43	17793.59	965.50	6860.05	

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano del 1855	Numero d'ordine delle ditte da espropriare	Numeri di mappa interessanti la proposta sistemazione
17	<p style="text-align: right;"><i>Riporti Mq.</i></p> <p>Via Odescalchi e Via Carducci. — Per la via Odescalchi si mantiene la sistemazione del vecchio piano perchè già in parte attuata. Si propone una piazzetta di raccordo fra via Carducci, via Odescalchi e via Giovio con la demolizione dell'edificio delle Scuole Complementari.</p> <p>La piazzetta avrà una larghezza media di m. 17,00, per cui resterà disponibile uno spazio di m. 6,50×15,00 per creare la testata alla restante porzione del Palazzo degli Studi con un nuovo ingresso alle Scuole Complementari ed alla Civica Biblioteca (attualmente mancante di un ingresso proprio in vista del pubblico). Per sopperire ai locali da demolirsi (che attualmente comprendono l'Archivio Storico) il Comune potrà sopraelevare di un piano l'ala di edificio che ora contiene la Biblioteca Civica.</p>	1 2 3 4	740 739 573 578 Como-Città
18	Via Plinio e Piazza Guido Grimoldi. — La sistemazione venne in gran parte già compiuta, con la costruzione del palazzo della Banca Commerciale Italiana e con la demolizione dell'ex Pronao della Basilica di S. Giacomo e della ex casa Rezzonico, che si addossavano alla Torre comunale ed al Broletto. È in corso di esecuzione per quanto riguarda la casa Lonati e l'attigua casa comunale già Castelli.		
19	Piazza del Duomo. — Si mantiene la sistemazione del vecchio piano regolatore, ampliando la Piazza sul lato meridionale fino all'incontro dei prolungamenti rispettivi dei Portici occidentali della Piazza e dei Portici di via Maestri Comacini.	1 2 3 4 5	479 480 481 482 483 Como-Città
20	Via Vittorio Emanuele. — La sistemazione proposta differisce 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. <p>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. 24,50×23,00 con un'appendice di m. 8,00×4,00.</p>	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
	<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 portici	Complessiva
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
326.47 144.— 46.20 48.68	12592.15 565.35		1504.—	58.60	5142.84	5201.44	1245.43	17793.59 326.47 144.00 46.20 48.68	965.50	6860.05
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
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.— —	1245.43	85.54 273.50 79.80 42.— 53.80 75.20 45.— 38.40 54.40 63.80 149.30 125.— 105.— 200.84 67.20	1031.50	6959.05
	13617.76		1504.—	58.60	6024.94	6083.54	1245.43	20478.93	1031.50	6959.05

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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 fabbrica-bile	Esproprio complessivo 5 + 11	Superficie dei nuovi isolati	
				Per ogni singolo mappale	Com- plessiva	Per ogni singolo mappale	Com- plessiva	Con servitù di portici	Libera	Com- plessiva			Con servitù di portici	Com- plessiva
	<i>Riporti Mq.</i>				13617.76		1504.00	58.60	6024.94	6083.54	1245.43	20478.93	1031.50	6959.05
		16	455	56.—					29.70	29.70		85.70		
		17	454	56.—					23.—	23.—		79.—		
		18	453	125.55					—	—		125.55		
		19	452	81.90					—	—		81.90		
		20	590	77.45					18.—	18.—		95.45		
		21	589-b-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	39.—					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	202.50					—	—		202.50		
			Como-Città											
21	Via Serafino Balestra. — Con istromento 15 febbraio 1873, n. 6857, a 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, a rogito dott. Giacinto Bianchi, il Comune di Como cedeva ai frontisti le tratte di bastione da incorporare come giardini nelle loro proprietà. Nella cessione non vennero però comprese le mura e la Torre. In detto istromento al patto n. 8 era prevista l'apertura del passaggio fra interno ed esterno, ed il conte Giovio per sè, eredi e successori, dichiarava di permettere che venisse 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 somma 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 Giovio, 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 Cerboni-Palumbo non erano state definite. Il progetto dell'Ufficio Tecnico contemplava l'allargamento della via a ml. 8,00, a partire dall'angolo della casa Cerboni-Palumbo fino al viale Lecco. La proprietà Cerboni-Palumbo venne ora tutta acquistata dal Comune, e quindi il prolungamento della strada riuscirà facilissimo.													
		1	724	66.14								66.14		
		2	658	221.70								221.70		
		4	772	111.88	434.52							111.88		
		6	727-a-b-c	34.80								34.80		
			Como Città											
	<i>A riportare Mq.</i>				16283.85		1504.00	58.60	6179.64	6238.24	1245.43	22522.09	1031.50	6959.05

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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 (1 + 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>Riporti Mq.</i> Però la sua larghezza viene limitata a soli m. 5,00, ritenendosi eccessiva quella di ml. 8 in una tratta non suscettibile di fabbricabilità ai lati, quando la strada nella restante tratta ha larghezze minori di ml. 3,18, e l'imbocco di via Vittorio Emanuele è di ml. 4,00. Per ragioni analoghe si propone anche che l'isolamento della Torre, previsto nel progetto dell'Ufficio Tecnico Municipale di m. 10,00, venga ridotto a m. 8,00, larghezza assegnata (anche dall'Ufficio Tecnico) alla strada nella fossa parallela alla Ferrovia Nord.					16283,85	1504,00	58,60	6179,64	6238,24	1245,43	22522,09	1031,50	6959,05
22	Via Lungo Lario di Ponente. — Le occupazioni vennero computate nel paragrafo via Cairoli al progressivo n. 9. Si propone inoltre la servitù <i>altius non tollendi</i> per ml. 6,00 sulle proprietà in fregio alla via stessa, con le altre condizioni segnate a pag. 24 della relazione.	5 6 7 8	2-a d-e-g-h 29 31 28 Como-Città				1050,00 144,00 78,00 36,00							
23	Via Giulio Rubini fra la Piazza Volta ed il Viale Cavallotti. — 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, con le altre condizioni segnate al n. 27 della Relazione.	2 5 9 10	5 2-c-f-i 10 20 Como-Città				160,00 180,00 234,00 172,00							
24	Piazza Cavour, via Ciapparelli e via Giocondo Albertolli. — Nessuna proposta conteneva il vecchio Piano regolatore per questa zona, mentre oggi s'impone una sistemazione per il completamento estetico di piazza Cavour. Si propone quindi la soppressione della via Ciapparelli, per formare un unico isolato limitato a nord dalla linea congiungente l'angolo della casa Casnati coll'angolo della Banca del Credito Italiano, a levante dalla 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 Albertolli — 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>					16335,75	3558,00	271,54	6790,26	7061,80	1686,05	23397,55	1494,00	8300,67

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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
25	<i>Riporti Mq.</i> Via Garibaldi. — Si propone l'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	326 297 295 294 288 Como-Città	12.50 87.81 76.17 76.02 78.20	16335.75 330.70		3558.00	271.54	6790.26	7061.80	1686.05	23397.55	1494.00	8300.67
26	Via e Vicolo Macello Vecchio. — La tratta principale viene sistemata in larghezza di m. 10.00 ai punti estremi tagliando solo il lato settentrionale del fabbricato del Macello Vecchio. Lo sbocco in Piazza Volta e in via Francesco Muralto 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	— — 59 155 116 69 70 60 71 Como-Città	281.30 66.— 134.60 44.64 38.60 78.— 142.60	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 95.12 142.60		
27	Via Domenico Fontana. — Il vecchio piano regolatore contemplava 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, nonchè 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 a S. Nazzaro.	1 2 3 4 5 e 5 bis 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	Via Bianchi Giovini. — Il Piano vecchio non prevedeva alcuna sistemazione, che ora si propone 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	Piazza Roma. — Venne abbandonata la proposta costruzione della passerella sulla sede della Ferrovia Nord, avendo questa Società costruito di recente un edificio proprio sul suo asse.													
	<i>A riportare Mq.</i>				17751.82		3558.00	271.54	7252.44	7523.98	1890.49	25275.80	1494.00	8300.67

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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
30	<i>Riporti Mq.</i> Piazza Guido Grimoldi. — La sistemazione venne compiuta con la costruzione del palazzo della Banca Commerciale Italiana, che si sta ora ultimando.					17751.82	3558.00	271.54	7252.44	7523.98	1890.49	25275.80	1494.00	8300.67
31	Via Francesco Muralto e via Giuseppe Mazzini. — Nel Piano regolatore vecchio era previsto l'allargamento di via Mazzini sul lato meridionale; data la brevità della via, 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	64 65 69 251 250 249 247 Como-Città	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			
32	Via Ballarini. — L'attuale viene soppressa 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 di via Cortesella al progressivo n. 14.													
33	Via Cinque Giornate. — Dopo lo sbocco sul viale Varese, la via Cinque Giornate è una delle più frequentate. 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, s'impone l'allargamento per portarne la larghezza almeno a quella del tratto fra via Primo Tatti e via Bernardino Luini. La sistemazione era 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 della tratta precedente, ma si propone la creazione sul lato meridionale d'un porticato che permetta la visuale del Duomo.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	349 348 378 189 380 393 394 398 437 471 475 476 477 478 479 Como-Città	10.49 43.61 133.23 130.99 39.09 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 39.09 62.34 102.05 212.12 6.52 24.75 41.96 22.27 42.50 77.86 14.00			
34	Via Lambertenghi. — Si propone la rettifica 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 un tunnel largo ml. 6.00 e lungo ml. 35.60, nonchè la rettifica del lato meridionale, togliendo la sporgenza della proprietà Castagna.	5-6 4 3 2 1 7	353-354 355 396 194 386 1893 Como-Città Como-Borghesi	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		
	<i>A riportare Mq.</i>					19478.12	3558.00	271.54	7266.74	7538.28	1890.49	27016.40	1494.00	8300.67

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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
35	<i>Riporti Mq.</i> Via Indipendenza con gli sbocchi sui viali Varese e Lecco. — La sistemazione di questa via trasversale ha importanza per le medesime ragioni sopraindicate al n. 33, e nella sistemazione proposta si è tenuta una larghezza minima di ml. 8,00 perchè l'arteria acquisterà grande importanza per la sua posizione centrale, essendo destinata a collegare direttamente i quartieri esterni a levante-mezzodì della Città con la 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 la via Gerolamo Borsieri, però costituisce rispetto a questa l'arteria simmetrica di via Cinque Giornate.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 23 bis 24 25 26 27 28 29 30	383 Como-Borghi 787 784 360 362 363 645 641 639-597 410 413 415 581-611 416 428 599 598 594 593 446-447 583 584 585-a 586 587-588-a 589-a 590 528 505 765 Como-Città 1223 Como-Borghi	192.50 40.89 106.24 367.60 117.27 76.28 10.56 51.03 134.96 45.92 19.63 28.04 74.69 182.71 22.52 17.38 13.66 24.86 78.65 7.15 15.15 34.92 16.80 16.83 24.50 16.05 26.47 14.26 67.59 79.40 162.00	19478.12	3558.00	271.54	7266.74	7538.28	1890.49	27016.40	1494.00	8300.67	
36	Via Natta. — Si propone, come già nel vecchio Piano regolatore, solo l'allargamento a ml. 8,00 della tratta fra via Adamo del Pero e piazza S. Fedele, perchè rappresenta con la 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 2	606 605 Como-Città	53.58 45.65	99.23						53.58 45.65			
1 2 3 4 5 6	Via Rovelli. — Il vecchio Piano regolatore prevedeva 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 2 3 4 5 6	632 671 694 695 696 697 Como-Città	24.85 3.12 27.70 24.44 35.49 26.22	141.82						24.85 3.12 27.70 24.44 35.49 26.22			
	<i>A riportare Mq.</i>			21805.68		3558.00	271.54	7266.74	7538.28	1890.49	29343.96	1494.00	8300.67	

ALLEGATO III

PROSPETTO DI CONFRONTO

dello stato delle Vie e Piazze dell'interno della Città

prima e dopo la sistemazione

Numero progressivo	DENOMINAZIONE DELLA VIA O PIAZZA Sistemazione proposta nel nuovo Piano regolatore — Confronto con quella del vecchio Piano 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>Riporti Mq.</i> propone per la stessa ragione l'arrotondamento dell'angolo sud-ovest al mappale n. 671. Per il terzo tratto fra via 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.													
38	Via Giovio. — 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	Piazza Giuseppe Verdi. — 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 fortilizie che attualmente chiudono a levante la piazza stessa.	1 2 3	183 181 178 Como-Città	618.50 30.50 46.00	695.00							618.50 30.50 46.00		
40	Nuova via fra via Alessandro Volta e via Pietro Boldoni. — Si propone di prolungare la nuova via Ballarini contemplata nel Piano di sistemazione della Cortesella ed adiacenze fino ad incontrare le vie Pietro Boldoni e Vittani, la piazza Mazzini e la via Alessandro Volta, sboccando nella piazza che si creerà di fronte alla chiesa di S. Eusebio.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	324 325 312 313 255 256 a-b 237 238 280 683 700 Como-Città	86.40 68.80 575.00 156.00 167.20 130.00 174.20 137.76 178.49 169.20 64.00	1907.05			64.80 51.60 585.08 155.55 304.50 — 19.80 — — 6.80 182.82 42.40	64.80 51.60 585.08 155.55 304.50 — 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	Via Guido Grimoldi. — Si propone la correzione del lato di tramontana, rendendolo parallelo allo sperone, resto della Cittadella di Azzone Visconti, esistente sul lato di mezzodì, in guisa da avere una larghezza uniforme di m. 5.50.	I	135 Como-Città	77.10	77.10							77.10		
	<i>Totale Mq.</i>				24581.52		3558.00	271.54	8680.09	8951.63	1890.49	33533.15	1494 00	8300.67

Numero d'ordine	Denominazione delle Vie o Piazze	Proposta di sistemazione	Condizioni attuali delle Vie e Piazze		Superficie in Mq.	Larghezze previste nel piano regolatore del 1885 in ml.		Condizioni dopo la prevista sistemazione				OSSERVAZIONI							
			Larghezza in ml.			Massima	Minima	Larghezza in ml.		Superficie in Mq.									
			Massima	Minima				Massima	Minima										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12								
A. — Vie Longitudinali (quelle avente direzione da Nord a Sud) e Piazze relative																			
1	Viale Cavallotti	—	20	—	20	—	—	20	—	20	—	4764	99	—	—	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10271	22		
5	Piazza Castello	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	8	—	—	—	4581	36		
6	Via Alessandro Manzoni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15623	50		
7	" Alessandro Volta	da sistemare in parte	13	—	11	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2177	50		
8	Nuova via fra la piazza Volta ed il Lungo Lario Trento	nuova	14	70	3	20	—	—	—	14	59	7	50	14	70	5	—	6850	—
9	Via Paolo Carcano	da sistemare in parte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	57	11	75	663	80
10	Piazza Mazzini	" " " "	12	—	8	—	—	—	—	12	—	11	—	12	—	10	—	685	89
11	Via Unione con lo sbocco sul viale Varese	da sistemare completamente	31	50	29	50	—	—	—	33	50	31	—	—	—	—	—	1329	05
12	" Cairoli	da sistemare in parte	9	—	3	60	—	—	—	9	—	7	—	9	—	7	—	4221	59
13	" Vittani	" " " "	9	40	8	—	—	—	—	12	30	9	80	12	30	9	80	1372	16
14	" Primo Tatti e piazzetta del Gesù	" " " "	7	—	2	70	—	—	—	6	60	4	—	6	60	4	—	680	51
15	" Bonanomi	" " " "	6	—	3	20	—	—	—	5	50	4	50	6	—	4	70	699	71
16	" Adamo del Pero	da sistemare in parte	18	40	7	—	—	—	—	19	70	15	—	—	—	—	—	545	08
17	" Cesare Cantù	" " " "	7	—	3	50	—	—	—	7	—	3	50	7	—	3	50	767	90
18	" Cortesella	da sistemare completamente	8	—	4	55	—	—	—	8	—	7	—	7	30	4	30	2493	76
19	" Francesco Borromino	" " " "	16	50	1	60	—	—	—	8	40	8	—	8	40	5	—	760	56
20	" Pietro Boldoni	" " " "	13	80	5	20	—	—	—	14	—	10	—	14	—	10	—	1337	06
21	" Bernardino Luini	" " " "	19	—	4	—	—	—	—	17	—	6	—	22	—	14	—	1247	50
22	Piazza S. Fedele	da sistemare	6	80	3	77	—	—	—	5	—	5	—	8	60	7	40	1408	09
23	Via Odescalchi	da sistemare in parte	40	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	49	—	46	70	2049	42
24	" Carducci	" " " "	6	40	3	10	—	—	—	6	—	5	25	7	40	6	—	993	86
25	" Pantero Pantera	" " " "	11	70	1	96	—	—	—	11	70	9	50	11	70	9	50	1669	45
26	Vicolo Volpi	—	6	40	4	—	—	—	—	6	40	4	—	6	40	4	—	99	84
27	Via Plinio	in corso di sistemazione	10	—	2	20	—	—	—	5	—	3	—	10	—	2	20	334	—
28	Piazza del Duomo	" " " "	19	—	9	—	—	—	—	16	—	15	50	13	60	13	60	1696	61
29	Via Vittorio Emanuele (e vicoli relativi)	" " " "	28	50	28	50	—	—	—	31	—	28	50	31	—	28	50	2760	88
30	" Serafino Balestra	" " " "	10	—	4	80	—	—	—	10	—	8	—	10	—	8	—	5460	63
31	" Rodari	sbocco sul viale Lecco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	809	27
32	" Arena	—	13	—	6	50	—	—	—	12	—	6	50	13	—	6	50	609	41
		—	20	—	8	30	—	—	—	19	—	8	30	20	—	8	30	1658	39
TOTALI (Vie Longitudinali e Piazze relative) Mq.						98317	93											113482	15

Numero d'ordine	Denominazione delle Vie e Piazze	Proposta di sistemazione	Condizioni delle Vie e Piazze		Superficie in mq.	Larghezze previste nel piano regolatore del 1855 in ml.		Condizioni dopo la prevista sistemazione				OSSERVAZIONI						
			Larghezza in ml.			Massima	Minima	Larghezza in ml.		Superficie in mq.								
			Massima	Minima				Massima	Minima									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12							
B. — Vie Trasversali (quelle aventi direzione Levante a Ponente) e Piazze relative																		
33	Lungo Lario Trento	da sistemare in parte	21	50	20	50	4811	34	—	—	—	—	—	—	4827	59	Non esisteva nel vecchio Piano	
34	Piazza Cavour	" " " "	—	—	—	—	9748	50	—	—	—	—	—	—	9703	70	" " " " "	
35	Lungo Lario Trieste	" " " "	25	—	18	—	3999	70	—	—	—	—	—	—	3999	70	" " " " "	
36	Via Albertoli	da sistemare in parte	10	—	4	—	409	16	—	—	—	9	—	8	397	16	Nel vecchio Piano "regolatore" nessuna sistemazione.	
37	" Ciapparelli	da abolire	—	—	—	—	234	92	—	—	—	—	—	—	—	—	Nel vecchio Piano regolatore non esisteva.	
38	" Giulio Rubini	—	10	—	10	—	1390	—	—	—	—	10	—	10	1390	—		
39	" Garibaldi	da sistemare in parte	14	50	5	80	2133	12	14	—	9	—	18	60	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	" Domenico Fontana	da sistemare in parte	10	50	5	50	581	78	8	—	8	—	10	50	8	—	855	60
43	" Bianchi Giovini	" opere " abbandonate	9	60	6	70	520	—	9	—	8	—	9	60	7	—	545	81
44	Piazza Roma	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	Piazza Guido Grimoldi	da sistemare in parte	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
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	—	10	—	578	41
50	" Pretorio	—	19	50	10	50	827	61	—	—	—	—	—	—	—	—	827	61
51	Vicolo al Duomo	—	—	—	—	—	207	44	—	—	—	—	—	—	—	—	186	24
52	Via Maestri Comacini	—	18	—	10	—	953	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	90	1155	80
56	" Collegio 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 con gli sbocchi sui Viali Varese e Lecco	da sistemare	8	20	3	20	2289	11	8	—	6	—	9	70	8	—	4375	62
60	" Raimondi	—	5	50	5	—	479	34	6	—	6	—	5	50	5	—	479	34
61	" Natta	da sistemare in parte	7	20	3	05	768	80	6	50	5	—	8	—	3	05	868	03
62	" Tomaso Perti	—	13	—	10	—	1297	66	—	—	—	—	—	—	—	—	1297	66
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	—	3	—	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	4	50	2009	92
67	" Parini	—	6	50	4	70	975	51	6	50	4	70	—	—	—	—	905	51
68	" nuova fra le vie Aless. Volta e Pietro Boldoni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10	—	1907	05
TOTALI (Vie Trasversali e Piazze relative) Mq.						53680	72							62470	59			
RIANUNTO																		
Vie Longitudinali e Piazze relative — TOTALI — Mq.						98317	93							113482	15			
Vie Trasversali e Piazze relative — TOTALI — Mq.						53680	72							62470	59			
TOTALI GENERALI Mq.						151998	65							175952	74			

ALLEGATO IV

PERIZIA SOMMARIA DELLA SPESA D'ESPROPRIO
per il Piano interno

Numero progressivo 1	Denominazione della Via o Piazza da sistemare 2	Superficie da espropriare in mq.				IMPORTO	
		non fabbricata 3		fabbricata 4		5	
						L.	C.
1	Viale Cavallotti	—	—	—	—	—	—
2	" Varese	641	20	33	69	60,000	—
3	" Lecco (già comunale)	4581	36	—	—	—	—
4	Via Alessandro Volta	119	21	1069	01	700,000	—
5	Nuova via fra la piazza Volta ed il Lungo Lario Trento	507	80	156	—	130,000	—
6	Via Paolo Carcano	—	—	5	15	4,000	—
7	Piazza Mazzini	—	—	84	71	50,000	—
8	Via Unione	—	—	—	—	500,000	—
9	" Cairoli e Lungo Lario Trento	112	32	811	80	17,000	—
10	" Vittori	—	—	195	46	110,000	—
11	" Primo Tatti e piazzetta del Gesù	—	—	159	15	85,000	—
12	" Adamo del Pero	—	—	87	24	50,000	—
13	" Cesare Cantù	—	—	151	19	80,000	—
14	" Cortesella ed adiacenze	—	—	2847	84	1700,000	—
15	" Bernardino Luini	433	92	5201	44	3000,000	—
16	Piazza S. Fedele	—	—	500	80	300,000	—
17	Via Odescalchi e via Carducci	—	—	528	82	320,000	—
18	" Plinio e piazza Guido Grimoldi (in corso)	—	—	565	35	340,000	—
19	Piazza del Duomo	—	—	—	—	—	—
				460	26	414,000	—
				200	95	180,000	—
20	Via Vittorio Emanuele	—	—	2231	57	1560,000	—
				835	85	580,000	—
21	" Serafino Balestra (già comunale)	—	—	—	—	—	—
22	Lungo Lario Trento	—	—	—	—	—	—
23	Via Giulio Rubini fra la piazza Volta ed il viale Cavallotti (compiuta)	—	—	—	—	—	—
24	Piazza Cavour, via Ciapparelli e via Gio- condo Albertolli	—	—	51	90	45,000	—
				823	56	720,000	—
25	Via Garibaldi	—	—	330	70	220,000	—
26	" e vicolo Macello Vecchio	—	—	785	74	470,000	—
				337	98	200,000	—
27	" Domenico Fontana	—	—	273	82	190,000	—
				124	20	87,000	—
28	" Bianchi Giovini	—	—	25	81	16,000	—
29	Piazza Roma (opere abbandonate)	—	—	—	—	—	—
30	" Guido Grimoldi	—	—	—	—	—	—
31	Via Francesco Muralto e via Giuseppe Maz- zini	—	—	347	49	173,000	—
				14	30	7,000	—
32	" Ballarini	—	—	—	—	—	—
33	" Cinque Giornate	—	—	963	78	580,000	—
34	" Lambertenghi	—	—	415	03	200,000	—
35	" Indipendenza con gli sbocchi sui viali Varese e Lecco	569	22	1517	29	900,000	—
36	Via Natta	—	—	99	23	50,000	—
37	" Rovelli	—	—	141	82	70,000	—
38	" Giovio	—	—	96	69	48,000	—
39	Piazza Giuseppe Verdi	353	—	342	—	172,000	—
40	Nuova via fra via Alessandro Volta e via Baldoni	—	—	1907	05	1144,000	—
				1413	35	828,000	—
41	Via Guido Grimoldi	—	—	77	10	46,000	—
	TOTALI	7318	03	26215	12	16346,000	—
Riassunto	Superficie espropriata fabbricata	mq.		26215.12			
	" " non fabbricata	"		7318.03			
	Esproprio complessivo	mq.		33533.15		L. 16346,000.—	
	Ricupero per area di nuovi isolati	"		8300.67		" 3320,000.—	
					L. 13026000.—		

ALLEGATO V

A) - ZONA A LEVANTE DELLA CITTÀ

Vie e piazze della zona a levante della Città

- Fasc. 1.° Allargamento del viale Geno.
- " 2.° Via Coloniola è piazza omonima, e via fra la piazza Umberto I e l'imbocco di via Torno.
 - " 2.° " Dionigi Parravicini.
 - " 2.° " Crespi e vicolo omonimo.
 - " 2.° Vicolo fra la via Coloniola e la via Crespi.
 - " 2.° Via Antonio Stoppani.
 - " 2.° " Gaspare Molo.
 - " 2.° " Torno
 - " 3.° Nuova strada a monte, coi raccordi con via Maurizio Monti via Gorio, via G. Brambilla, via Prudenziana, via Enrico Pessina, via Giuseppe Ferrari e via Tomaso Grossi.
 - " 3.° Via Giuseppe Brambilla.
 - " 4.° " Maurizio Monti.
 - " 5.° " Enrico Pessina.
 - " 5.° Nuova strada da via Maurizio Monti a via Pessina.
 - " 6.° Via Zezio.
 - " 6.° " Martino Anzi.
 - " 6.° " Giuseppe Ferrari.
 - " 6.° " Bona Lombarda.
 - " 7.° " Santo Garovaglio.
 - " 8.° " Tomaso Grossi (già eseguito)

NB. — I numeri d'ordine 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		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo		
			pede 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.	
FASCICOLO I.														
1	<p>Allargamento del viale Geno. — Il Comune di Como nel 1913 aveva già affidato all'ing. prof. Costantino Ferrario l'incarico di procedere ai rilievi dettagliati occorrenti per lo studio di un progetto di allargamento e sistemazione del viale Geno.</p> <p>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 per induzione si può ritenere si aggirasse sui 16 metri.</p> <p>Si mantiene questa larghezza anche nel nuovo Piano, perchè si ritiene la più opportuna in rapporto alle quote del fondo 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.</p> <p>Per la sistemazione si occuperà solo 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.</p>	1497		4027.12										
2		1670		675.00										
3		1781		749.00										
4-5		1495		793.50										
6		1496												
7-8		1787		724.50										
		1745		747.50										
		1746												
		Soz. Camerlata												
9-10		879		1367.00		11399.62					8000.00	8000.00	450000.00	458000.00
11		874		666.75										
12-13		804												
		818		725.25										
14		737		445.50										
15		646		342.50										
16		297		136.00										
	Borghi di Como													
FASCICOLO II.														
1	<p>Per la via Coloniola si propongono quattro correzioni: una sul lato di levante, e tre su quello di ponente, in guisa da portare la larghezza a ml. 6.</p>	1936 a-b	50.15											
2		1934	26.18											
3		1323	6.87											
4		1322	8.75											
5		1302-1303	15.00											
6		1305	22.50											
7		1306	22.00											
8		1294	—	12.00										
9		1285	—	6.00										
	Borghi di Como				721.70				188000.00	13000.00	201000.00	26000.00	227000.00	
10	<p>Per la piazza Coloniola 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.</p>	Z	37.50	—										
11		1272-1273	179.00	—										
12		1274	—	180.00										
12-bis		1277	11.25	6.50										
13		1270	52.00	—										
	Borghi di Como													
14	<p>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.</p>	1286	3.00	—										
15		1287	28.00	—										
16		1288	—	20.00										
17		1289	35.00	—										
	Borghi di Como													
	<i>A riportare</i>		497.20	11624.12	12121.32				188000.00	21000.00	209000.00	476000.00	685000.00	

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 dell'opera	Costo complessivo
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.					6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.		
	<i>Riporto</i>		497.20	11624.12	12121.32				188000.00	21000.00	209000.00	476000.00	685000.00
4 18 19	Via Dionigi Parravicini. — Si propone l'allargamento dell'angolo nord-est, e l'arrotondamento dell'imbocco di via Crespi.	1322 1324 1325 Borghi di Como	19.25 13.50 —	— — 13.00	45.75				14000.00	1000.00	15000.00	2000.00	17000.00
20 21 22 23 6 7	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 1295 1296 1304 1305 a-b 1306 Borghi di Como	72.00 71.12 69.75 38.25 24.00 22.50	— — — — — —	297.62			120000.00	—	120000.00	12000.00	132000.00	
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 Borghi di Como	73.50	26.25	99.75				32000.00	3000.00	35000.00	4000.00	39000.00
25 26 27 28	Via Antonio Stoppani. — Si propone l'allargamento a ml. 6.50 del tratto fra la via Coloniola e la via Torno; la correzione interessa fabbricati scadenti ed area libera.	1319 1320 1318 1339 Borghi di Como	42.00 26.95 — —	— 13.75 10.62 94.60	187.92				20000.00	1000.00	21000.00	26000.00	47000.00
29 30	Via Gaspare Molo. — Si propone la correzione del tratto compreso fra via Coloniola e via Torno, in guisa da portare la larghezza del tratto a gradinata a ml. 3.	1321 1315 Borghi di Como	50.15 10.00	3.60 44.50	108.25				18000.00	1000.00	19000.00	14000.00	33000.00
31 32 33 9	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 1581 1309 1285 Borghi di Como	— 26.25 16.25 94.25	78.00 — 24.00 116.25	355.00				53000.00	9000.00	62000.00	14000.00	76000.00
	FASCICOLO III.												
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	Nuova strada a monte, e raccordi con via Maurizio Monti, via Gorio, via Brambilla, via Prudenziiana, 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>I tronco:</i> da via Torno alla via Prudenziiana, lunghezza ml. 356,05, dislivello m. 7,81, larghezza ml. 8, esclusi i parapetti. <i>II tronco:</i> da via Prudenziiana a via Tomaso Grossi ml. 717, dislivello m. 33, spesa complessiva L. 110,000 senza gli espropri.	800 1583 1280 1283 1023 1266 1251 1022 1250 1248 Borghi di Como	— — — — — — — — — — —	20.25 390.50 276.95 160.70 587.80 16.20 824.00 15.00 312.00 42.25	2645.65								
	<i>A riportarsi</i>		1166.92	14694.34	15861.26				445000.00	36000.00	481000.00	548000.00	1029000.00

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per strade stradale		Totale	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.					6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.			9 Mq.	10 L. C.
1															
	<i>Riporto</i>		1166.92	14694.34	15861.26					445000.00	36000.00	481000.00	548000.00	1029000.00	
24	<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 10 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 il compianto ing. Attilio Abbate dello 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 con la rete stradale esistente e - pur ritenendo che una strada alle falde di Brunate, avente per iscopo di dar sfogo all'edilizia cittadina, avesse 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 venne introdotta la strada a monte modificata come segue:</p> <p>I. - Abbandonare il progetto Abbate perchè troppo elevato e costoso, e col 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 con la 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 sottopassa la nuova</p>	593-a		2231.00											
25		1825-b		95.00											
26		1805		157.00											
29		1495		1936.00											
30		1143		374.25		5981.50			6000.00	388000.00	394000.00	350000.00	744000.00		
41		1446		191.25											
42		1140		0.75											
27		1390	13.75	57.50											
28		1391		60.00											
31		1174			628.00										
32		1175													
33	1772			165.00											
34	1169	Borghetti di Como		72.00											
	<i>A riportare</i>		1180.67	20662.09	21842.76					451000.00	424000.00	875000.00	898000.00	1773000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare		Superficie da occupare per strade stradale				Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo			
			Fabbricata	Libera	Totale	Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà	Area stradale che diventa fabbricabile	Totale area fabbricabile	Area fabbricata	Area libera	Area totale					
			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>Riporto</i>		1180.67	20662.09	21842.76						451000.00	424000.00	875000.00	898000.00	1773000.00	
35	Via Giuseppe Brambilla. — Si propone, in seguito all'erezione del nuovo palazzo scolastico, l'abbattimento della casa comunale che fa angolo con la 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												
34		1169 Borghi di Como	—	18.00	730.29							121000.00	7000.00	128000.00	27000.00	155000.00
	FASCICOLO IV.															
1	Via Maurizio Monti. — 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 ml. 5,50.	1202	126.25	—												
2		1207	—	6.07												
3		1201	28.69	—												
4		1098	—	0.90												
5		1101	5.02	—												
6		1100	—	51.53												
7		1106	72.35	—												
9		1107	83.40	—												
13		1120	8.00	—												
14		1121	5.20	—	428.21							114000.00	3000.00	117000.00	23000.00	140000.00
15		1125	7.40	—												
16		1126	7.40	—												
17		1129	7.00	—												
18	567	10.50	—													
19	1156 Borghi di Como	8.50	—													
	<i>A riportare</i>		1953.82	21047.44	23001.26						686000.00	434000.00	1120000.00	948000.00	2068000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare		Stradali	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>		1953.82	21047.44	23001.26				686000.00	434000.00	1120000.00	948000.00	2068000.00	
5	Via Enrico Pessina. — Si propone la correzione dello sbocco in via Giuseppe Brambilla sul lato di tramontana.	1508	12.13	14.62	98.18				6000.00	3000.00	9000.00	3000.00	12000.00	
7		1773 Borghi di Como	—	62.43 9.00										
1-2 3	Nuova via fra la via Enrico Pessina e la via Maurizio Monti (di accesso al mercato coperto). — Si è introdotto nel Piano il progetto dell'Ufficio Tecnico municipale. La strada ha la configurazione di un Y, con due rami verso via Pessina e il terzo verso via Maurizio Monti di fronte all'imbocco di via Garovaglio. Le larghezze dei rami variano da ml. 8 e ml. 10, e nel loro incontro viene creata una piazza di m. 23x25.	1920 1509	247.75	1527.62 20.00	1809.37				133000.00	50000.00	184000.00	92000.00	276000.00	
5		1201 Borghi di Como	14.00	—										
	FASCICOLO VI.													
1	Via Zezio. — Si propongono le correzioni del lato di ponente nella tratta fra via Maurizio Monti e Martino Anzi e fra via Giuseppe Ferrari e Tomaso Grossi - fra via Luigi Guanella e via Cetti - e la correzione del lato di levante sull'angolo con via Maurizio Monti fra via Cetti e via S. Martino, fra via S. Martino e via Ciceri, e fra questa e la via Briantea - con formazione d'un piazzale di raccordo all'imbocco della nuova via Belluno.	1156	18.80	—	2116.41				300000.00	40000.00	340000.00	100000.00	440000.00	
2		1155	—	8.50										
3		567	5.62	—										
4		1130	59.50	12.00										
5		1131	—	148.75										
6		1567	—	40.22										
7		1566	—	21.45										
8		1536	—	41.27										
9		1026	—	88.20										
10		1013	6.00	67.75										
11		1012 Borghi di Como	93.70	—										
12		2049	18.20	4.00	185.25				1125000.00	527000.00	1653000.00	1143000.00	2796000.00	
13		2048	18.75	—										
14		1003	25.00	—										
15		1001 Sez. Camerlata	—	36.40										
16		1002	209.87	154.53										
17		997	33.00	74.37										
18		996	—	166.00										
19		995	—	160.96										
20		992	261.57	52.50										
21		991	—	90.00										
22		989	90.75	—										
23		990	77.00	31.75										
	<i>A riportare</i>		3145.46	23879.76	27025.22									

Numero d'ordine 1	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE 2	Numero di Mappa 3	Superficie da occupare		de stradale Totale 6 Mq.	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		Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera					Area fabbricata 10 L. L. f.	Area libera 11 L. L. f.	Area totale 12 L. L. f.	13 L. L. f.		14 L. L. f.	
			4 Mq.	5 Mq.											
	<i>Riporto</i>		3145.46	23879.76	27025.22		185.25		1125000.00	527000.00	1653000.00	1143000.00	2796000.00		
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		—		—	300.00	300.00	2000.00	2300.00		
6 7	Via Giuseppe Ferrari. — Si propone la correzione del lato meridionale, in prossimità allo sbocco in via Zezio.	1567 1566 Borghi di Como	—	12.00 14.45	26.45		—		—	1000.00	1000.00	2300.00	3300.00		
26	Via Bona Lombarda. — Si propone la rettifica del lato di ponente.	953 Borghi di Como	132.90	—	132.90		—		38700.00	—	38700.00	4700.00	43400.00		
	FASCICOLO VII.														
I	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		—		10000.00	—	10000.00	2000.00	12000.00		
	FASCICOLO VIII.														
I	Via Tomaso Grossi. — La correzione venne già eseguita.	Borghi di Como													
	<i>Totali della zona a levante della Città</i>		3309.61	23913.71	27223.32		185.25		1174700.00	528300.00	1703000.00	1154000.00	2857000.00		

ALLEGATO VI

B) - ZONA A MEZZODÌ DELLA CITTA

Vie e piazze della Zona a mezzodì della Città

- Fasc. 10.^o Via privata tra la Via Milano e il torrente Cosia.
" 11.^o " Giuseppe Sirtori.
" 11.^o Prolungamento della via Mentana (nuova via dalla via Giulini al viale Cesare Battisti).
" 12.^o Sistemazione del passaggio a livello di via Briantea, e nuova via tra questa, il viale Lecco e la via Dante Alighieri.
" 13.^o Via Giorgio Giulini.
" 14.^o " Milano
" 14.^o " Venti Settembre.
" 15.^o " Carloni, e nuove vie fra il Torrente Cosia e via Teresa Ciceri, e fra la via Carloni e la nuova via suddetta.
" 16.^o Copertura del torrente Cosia.
" 17.^o Via Francesco Anzani.
" 17.^o " Magenta.
" 17.^o " Palestro.
" 17.^o " Valleggio.
" 18.^o " Leone Leoni (fin oltre la Caserma De Cristoforis).
" 19.^o Nuova via che chiude la nuova Piazza d'Armi fra via Viganò e via del Gabbino (o via Corretta).
" 20.^o Via Andrea Alciato.
" 20.^o " Francesco Viganò.
" 20.^o " 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 strade			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.
FASCICOLO X.														
1	Via Privata, fra la via Milano e il Torrente Cosia. — La copertura del Torrente Cosia e dell'affluente Fiume Aperto determina la necessità di prolungare la via Privata Beltrami da via Milano fino a sboccare sulle nuove arterie risultanti dalle progettate coperture. La strada privata così prolungata rappresenterà una reale comodità al transito, e poichè la strada è già costruita, il Comune non dovrà che crearne lo sbocco e regolare i rapporti col privato assumendone la manutenzione. Per questo non si preventiva alcuna indennità di esproprio.	667		217.25	—							5000.00	5000.00	
2		1454 Borghi di Como		310.75	528.00									
FASCICOLO XI.														
1	Via Giuseppe Sirtori. — Se ne propone l'allargamento a ml. 10 sul lato di ponente in prolungamento della cinta della proprietà del comm. rag. Giuseppe Cattaneo.	767		56.55										
3		1667-a		400.50	619.11							22000.00	52000.00	
4		1899		85.94										
5	Prolungamento della via Mentana sino al viale Cesare Battisti. — Se ne propone 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 militare al mappale n. 759 di Como Borghi.	1796 Borghi di Como		76.12										
3		1667	—	1272.50										
6		0-11-1-11												
7		766	182.40	37.60										
8		765	50.50	58.75										
9		763	275.93	211.07	2122.00				170000.00	25000.00	195000.00	55000.00	250000.00	
10	759	15.75	—											
		1666 Borghi di Como		17.50										
FASCICOLO XII.														
1	Sistemazione del passaggio a livello di via Briantea e nuova via fra questo, il viale Lecco e la via Dante Alighieri. — 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 una strada a levante della sede della Ferrovia Nord e parallela alla stessa, fra i due passaggi a livello di via Briantea e via Cesare Battisti, col congiungimento di tale nuova strada con la via Dante Alighieri, al suo incontro con la via Dottesio.	782	54.00	—										
2		781	159.00	—										
3		783	—	98.00										
4		785	762.65	7.00										
5		791	—	1054.00										
6		790	—	150.00										
7		1668	—	154.00	3714.15				60000.00	120000.00	180000.00	80000.00	260000.00	
8		1017	—	95.00										
9		795	—	198.00										
10		1523	—	592.50										
11		1520	—	285.00										
12		2083 Borghi di Como	58.00	47.00										
	<i>A riportare</i>		1558.23	5425.03	6983.26				230000.00	175000.00	405000.00	162000.00	567000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare piede stradale		Totale	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.					6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.			9 Mq.
	<i>Riporto</i>		1558.23	5425.03	6983.26				230000.00	175000.00	405000.00	162000.00	567000.00	
	FASCICOLO XIII.													
1	Via Giorgio Giulini. — Questa via, futtura in parte privata, ha una grande importanza e perciò si propone di sistemarla in larghezza di ml. 10, come alla planimetria predisposta dall'Ufficio tecnico comunale. 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	183.00	18.00										
2		733	185.00	74.00										
3		276	—	77.00										
4		735	—	184.00			204.00	204.00						
5		277	—	83.75										
6		798	—	132.00										
7		738	—	195.00										
8		1381	18.00	52.00			12.50		91.00	170000.00	50000.00	220000.00	80000.00	300000.00
9		1666	—	84.00		1785.75	52.50							
10		1667	—	100.80			26.00							
11		1900	—	44.20										
12		1796	—	15.00										
13		278	—	71.00										
14		1896	10.00	122.00										
15		1897	—	137.00										
		Borghi di Como												
	FASCICOLO XIV.													
1	Via Milano. — Si propone di correggere lo sbocco in piazza Vittoria, sopprimendo i portichetti delle case vecchie ai civ. N. 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, e lo sbocco in piazza S. Bartolomeo a partire dall'angolo sud di via Venti Settembre.	754	18.00											
2		753	34.00											
3		752	43.75											
4		751	14.00											
5		750	38.50											
6		749	18.00											
7		748	20.00											
8		703	18.75											
9		702	17.00											
10		701	26.87											
11		700	36.00			284.87				150000.00	—	150000.00	15000.00	165000.00
12		697	14.00											
13		696	45.00			65.25								
14		695	6.25											
		Borghi di Como												
8	Via Venti Settembre. — Si propone di correggere lo sbocco in via Milano.	703-a-b	48.00											
15		713	54.00											
16		705	35.00			137.00				50000.00	—	50000.00	6000.00	56000.00
		Borghi di Como												
	<i>A riportare</i>		2441.35	6814.78	9256.13	91.00	204.00	295.00	600000.00	225000.00	825000.00	263000.00	1088000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per strade stradale		Totale	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.					6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.		
	<i>Riporto</i>		2441.35	6814.78	9256.13	91.00	204.00	295.00	600000.00	225000.00	825000.00	263000.00	1088000.00
	FASCICOLO XV. Via Carloni e nuove vie fra il torrente Cosia e via Teresa Ciceri, e fra la via Carloni e la nuova via suddetta. In parte già eseguite, e in parte abbandonate.												
	FASCICOLO XVI. Copertura del torrente Cosia. — Si esclude dall'aggiornamento del Piano, perchè fa parte di un progetto separato che il Comune sta appunto ora pubblicando.												
	FASCICOLO XVII. Via Francesco Anzani. — In parte fu già sistemata dalla Tintoria Pessina.						191.25						
1 2 3 4 5 6 7 10		1498 829 831 348 331 1611 857 851 Borghi di Como	8.00 — — — — — — —	143.20 364.00 18.00 374.00 8.50 24.50 315.00 60.00	1315.20		87.50 70.00	348.75	3000.00	80000.00	83000.00	80000.00	163000.00
4 12 6	Via Magenta. — Si propone di prolungarla dalla nuova via Francesco Anzani fino all'incontro del Cosia coperto.	348 825-a-b 1611-a-b Borghi di Como	— — 182.00	95.00 407.50 268.00	952.50				60000.00	15000.00	75000.00	23000.00	98000.00
5 13	Via Palestro. — Si propone di prolungarla da via Francesco Anzani fino all'incontro del Cosia che viene coperto.	331 824 Borghi di Como	— —	110.00 665.00	775.00				—	15000.00	15000.00	23000.00	38000.00
15	Via Valleggio. — Si propone di allargare la tratta vicina allo sbocco di via Anzani ml. 8.00 come già venne sistemata nel resto.	822 Borghi di Como	35.00	—	35.00				15000.00	—	15000.00	1000.00	16000.00
	<i>A riportare</i>		2666,35	9667,48	12333,83	91,00	552,75	643,75	678000,00	335000,00	1013000,00	390000,00	1403000,00

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per strade stradale		Area da occupare per aggiungere ad altre proprietà			Totale area fabbricabile	Costo dell'espropriazione			Costo dell'opera	Costo complessivo	
			Fabbricata	Libera	Totale	Area stradale che diventa fabbricabile	Area fabbricata		Area libera	Area totale				
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.		9 Mq.	10 L. C.	11 L. C.			12 L. C.
	<i>Riporto</i>		2666.35	9667.48	12333.83	91.00	552.75	643.75	678000.00	335000.00	1013000.00	390000.00	1403000.00	
	FASCICOLO XVIII.													
1	Via Leone Leoni (fino oltre la Caserma De Cristoforis - Vedere il fascicolo n. XIX). - Coprendo il torrente Cosia ed il suo affluente Fiume Aperto si creerà la nuova arteria via Leone Leoni, con larghezza variabile da m. 13.00 a m. 15.00, senza espropriare i fabbricati 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 destra del Fiume Aperto, fino a raggiungere la vecchia comunale di Albate e la provinciale Canturina.	826	—	80.00										
2		370	—	59.50										
3		352	—	58.00										
4		827	—	47.25										
5		376	—	4.95										
6		828	24.00	15.75										
7		403	14.50	—										
8		406	2.81	—										
9		1498	—	2.50										
10		669	12.75	—										
11		832	—	10.50		628.14		480.95	480.95	22000.00	13000.00	35000.00	27000.00	62000.00
12		1505	13.33	11.37										
13		1860-2088	—	113.31										
14		1457	—	33.75										
15		837	—	45.50										
16-17-18		Borghi di Como												
19		293	—	78.37										
		296 a	—	—										
		2184	—	—										
		Sez. Camerlata												
	FASCICOLO XIX.													
1	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 allargherà a ml. 8.00.	316	—	283.50										
4		311 b	—	1161.30										
2-10		1959	—	676.30										
4		311 a	—	—										
		Sez. Camerlata												
9		850	—	875.00		6622.10		577.50	577.50	—	53000.00	53000.00	45000.00	93000.00
		Borghi di Como												
7		1960	—	2590.00										
8		488	—	880.00										
11		1968	—	156.00										
		Sez. Camerlata												
	FASCICOLO XX.													
1	Via Andrea Alciato. — 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.	1906	—	247.50										
2		2026	—	212.62										
3		1905	—	177.75		644.47				—	13000.00	13000.00	9000.00	22000.00
4		1748	—	6.60										
		Borghi di Como												
	<i>A riportare</i>		2733.74	17494.80	20228.54	91.00	1611.20	1702.20	700000.00	414000.00	1114000.00	471000.00	1585000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare		sede stradali	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	Ar a totale	dell'opera	complessivo
			4 Mq.	5 Mq.					6 Mq.	7 Mq.	8 Mq.	9 Mq.	10 L. C.	11 L. C.
1														
	<i>Riporto</i>		2733.74	17494.80	20228.54	91.00	1611.20	1702.20	700000.00	414000.00	1114000.00	471000.00	1585000.00	
4	Via Francesco Viganò. — Si propone di allargarla nella prima tratta sul lato settentrionale, e di formare una piazzetta all'incontro con via Andrea Alciato.	1748		12.60										
5		1750		300.00								15000.00	27000.00	
6		2094		37.20		595.22				—	12000.00	12000.00		
7		1657		131.42										
8		607		114.00										
		Borghi di Como												
8	Via Gabriele Castellini. — Si propone di allargarla fino a ml. 10.00 in due tratte sul lato di ponente.	607	68.00	297.75										
9		1363	—	10.25										
10		233	—	55.00		964.25				76000.00	14000.00	90000.00	27000.00	117000.00
11		266	181.75	30.00										
12		265	—	98.00										
13	1836	31.50	35.00											
14	268	—	66.00											
		Sez. Camerlata												
	<i>Totale della zona a mezzodi della Città</i>		3014.99	18773.02	21788.01	91.00	1611.20	1702.20	776000.00	440000.00	1216000.00	513000.00	1729000.00	

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.
- „ 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, con la 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 tor-
rente 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.		
FASCICOLO XXI.													
1	Nuova via al Cimitero. — Si stacca dalla via Regina verso l'estremo sud del Cimitero, e con andamento curvilineo va sboccare sulla via Milano quasi di fronte all'inizio della via A. Alciato, come alla planimetria trasmessa in quest'anno dall'Ufficio Tecnico Comunale.	530	—	655.00	920.00				55000.00	25000.00	80000.00	60000.00	140000.00
2		529	—	24.00									
3		1826	21.00	—									
4		585	28.00	—									
5		584	138.00	54.00									
		538	—	—									
		531	—	—									
		532	—	—									
		Borghi di Como											
FASCICOLO XXII.													
1	Via Ospedale. — 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				40000.00	8000.00	48000.00	9000.00	57000.00
2		463	6.12	—									
3		462	3.25	—									
4		460	33.75	—									
5		424	22.69	155.37									
		Borghi di Como											
FASCICOLO XXIII.													
3	Via Regina, sbocco sulla via Napoleona, e prolungamento fino all'incontro di via Andrea Alciato e via Francesco Viganò. — Viene abbandonato il proposto sbocco della via Regina sulla Napoleona, ed il suo prolungamento verso via Francesco Viganò, e mantenuto l'allargamento in due tratte della via Gabriele Castellini.	532	—	311.57	790.19				—	40000.00	40000.00	35000.00	75000.00
4		530	—	173.62									
5		528	—	305.00									
		Borghi di Como											
FASCICOLO XXIV.													
1	Via Gerolamo Borsieri. — 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	—	204.75				45000.00	5000.00	50000.00	8000.00	58000.00
2		362	—	9.00									
3		363	49.50	—									
4		364	—	30.25									
	<i>A riportare</i>		426.56	1717.81	2144.37				140000.00	78000.00	218000.00	112000.00	330000.00

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.	10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.	13 L. C.	14 L. C.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14										
	<i>Riporto</i>		426.56	1717.81	2144.37				140000.00	78000.00	218000.00	112000.00	330000.00										
5		1537	4.87	—																			
6		371-1	85.00	—																			
7		219-2	39.60	—	273.57				75000.00	3000.00	78000.00	8000.00	86000.00										
8		369	121.60	22.50																			
9		857 Borghi di Como	—	—																			
	FASCICOLO XXV.																						
1	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 dei Borghi di Como.	218	—	76.50	415.50	76.50			120000.00	12000.00	132000.00	15000.00	147000.00										
2		223	55.25	67.50																			
3		230	156.25	60.00																			
4		231 Borghi di Como	—	—																			
	FASCICOLO XXVI.																						
1	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.	299	—	13.50	4484.75	268.00			80000.00	100000.00	180000.00	120000.00	300000.00										
3		297	—	130.00																			
4		296	28.60	51.48																			
5		292 Borghi di Como	—	49.28																			
6		290	233.00	727.50																			
7	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 modifiche per la costruzione del Politeama e del Palazzo delle Poste, ed ora fu variato nuovamente come segue: a) si allarga la via Petrololo, dopo il sottopasso della Ferrovia di Stato, a ml. 10; b) si crea una nuova via di ml. 10 di larghezza, che, dall'angolo di via Petrololo mette al viale Felice Cavallotti mantenendosi sull'area libera dietro il Politeama; c) si crea 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) si crea 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, che si sta ora demolendo, per continuare la linea del Palazzo delle Poste e del Politeama. Le opere vennero in parte già eseguite.	285	317.00	973.75	7318.19	76.50	268.00		415000.00	193000.00	608000.00	255000.00	863000.00										
8		279	—	1133.20																			
9		281	161.47	206.35																			
11		283	65.62	12.00																			
12		280	—	14.00																			
13		282 Borghi di Como	—	368.00																			
		<i>A riportare</i>		1694.82										5623.37									

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>		1694.82	5623.37	7318.19	76.50	268.00		415000.00	193000.00	608000.00	255000.00	863000.00	
	FASCICOLO XXVII.													
1	Via Borgo Vico con la piazzetta in via Museo Giovio, di fronte al vicolo omonimo. — Nella tratta fra via Ventisette Maggio e via Tolomeo Gallio si propone una sola correzione di fronte allo sbocco di via Raschi, portandone la larghezza a ml. 10.00. Nella tratta da via Ventisette Maggio al Largo Spluga si propongono 5 correzioni: <i>a)</i> arretramento della cinta della proprietà Gabaglio; <i>b)</i> allargamento sul lato di levante in corrispondenza alle proprietà Musa e Saporiti; <i>c)</i> allargamento sul lato di ponente in corrispondenza alle proprietà Gatti-Tagliabue; <i>d)</i> allargamento sul lato di ponente in corrispondenza alle proprietà Bianchi-Zappata, Mondelli, Ronchetti; <i>e)</i> allargamento sul lato di levante in corrispondenza alle proprietà Marietti e Mensa Vescovile;	211	21.00	—										
2		210	48.12	—										
3		206	20.62	—										
4		205	31.69	—										
5		204	22.75	—										
6		203	31.50	—										
7		201	27.00	—										
8		200	4.00	—		1633.40			300000.00	100000.00	400000.00	70000.00	470000.00	
12		151	—	63.00										
13		121	74.25	—										
14		122	279.00	—										
15		101	42.96	—										
16		87	33.60	—										
21		77	—	40.80										
17		88	64.00	—										
18		82	69.18	—										
19		80	49.50	—										
20		81	76.50	—										
22		4	7.12	11.81										
23		61	63.00	—										
24		62	38.00	—										
25		68	15.00	—										
28		57	—	499.00										
			Borghi di Como											
9		Via Raschi. — Si propone l'allargamento del tratto fra via Passeri e Borgo Vico, arretrando il lato di ponente.	194	72.00	35.00									
10			193	78.75	—	185.75				45000.00	7000.00	52000.00	6000.00	58000.00
			Borghi di Como											
		FASCICOLO XXVIII.												
1	Via Ventisette Maggio. — La tratta a viale si corregge lungo la proprietà Eredi Gabaglio prolungando il viale piantumato fino all'incontro della via Borgo Vico. La tratta che mette al sottopassaggio della Ferrovia di Stato si allarga in guisa da comprendere una seconda arcata del viadotto, creando nella parte centrale un'aiuola. Questa soluzione è prevista per il passaggio del tram per S. Fermo della Battaglia. Dopo il sottopassaggio si mantiene quale si trova fino al gruppo di case esistenti sul lato di levante, e poi si allarga di ml. 2 sul lato di levante stesso. L'allargamento non è possibile prima del gruppo di case, perchè le Ferrovie di Stato intendono occupare le attuali scarpate con l'impianto	153	—	310.00										
2		160	62.00	—										
3		156	590.00	127.00										
4		159	—	228.70										
5		105	—	193.65		1886.78			255000.00	15000.00	250000.00	35000.00	285000.00	
6		147	—	49.43										
7		45	—	14.00										
8		106	—	182.00										
9		96	—	130.00										
		Borghi di Como												
	<i>A riportare</i>		3516.36	7507.76	11024.12	76.50	268.00		1015000.00	315000.00	1310000.00	366000.00	1676000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per		de 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>		3516.36	7507.76	11024.12	76.50	268.00		995000.00	315000.00	1310000.00	366000.00	1676000.00	
	di un terzo binario sul viadotto, che secondo il progetto di ampliamento della Stazione di Como S. Giovanni si allargherà a monte con due arcate di ml. 28 di luce netta.													
	FASCICOLO XXIX.													
1	Nuovo viale a Lago dal Campo Garibaldi all'Olmo, e dal	15	—	590.00										
2	Campo Garibaldi al ponte di S. Rocchetto sul torrente	39	—	185.00										
3	Cosia. — Dagli scandagli eseguiti risultò che non è conve-	40	—	272.00										
4	niente assegnare al viale a Lago una larghezza maggiore di	51	—	22.00										
5	ml. 15, solo in alcuni punti risulterà una maggior larghezza	85	—	80.00										
6	che si destinerà ad aiuole. Il viale a Lago nel punto dove	124	—	11.00										
7	incontra il Campo Garibaldi avrà una rotonda come quella	133	—	125.62										
8	dei giardini pubblici e da quel punto fino a questa, sarà	134	—	230.00										
9	largo m. 30.	74	—	330.00										
11	Dalla nuova rotonda attraverso la proprietà Costantini	1732	—	233.50										
12	raggiungerà il Cosia sul ponte di S. Rocchetto (via Tolomeo	1597	—	670.50										
14	Gallio) e servirà ad allacciare il nuovo viale a Lago con la	1427	—	229.00										
10	nuova circonvallazione che si creerà sul torrente Cosia coperto.	259	—	10.50										
13	Il Campo Garibaldi venne recentemente dal Comune in	249	—	1485.00										
15	parte venduto alla Soc. An. Novocomum per erigervi case	1881	85.00	348.50										
16	di abitazione, ed in parte destinato alla costruzione di un	238	—	5.00										
17	campo polisportivo (<i>Stadium</i>) per cui si sta costituendo la	136	—	328.00										
18	Società, riservandosi naturalmente il Comune le strade ed i	137	—	140.00										
20	necessari viali d'accesso.	91	—	1573.23										
22	Gran parte dell'area da occupare è già comunale e gran	270	—	2685.00										
24	parte è spiaggia lacuale fronteggiante le proprietà private.	271	—	18320.00										
25	Queste aree computate, riferite ad ogni singolo numero di	272	—	399.00										
23	mappa, non vengono naturalmente calcolate nell'importo	1351	—	7397.25										
20.bis	dell'esproprio.	95	—	424.00										
19		138	138.00	460.00										
21		164 n Borghi di Como	—	190.00										
	<i>Totale della zona a ponente della Città</i>		3739.36	44251.86	47991.22	76.50	268.00	344.50	1045000.00	715000.00	1760000.00	1766000.00	3526000.00	
	RIASSUNTO													
	A) Zona a levante della Città		3309.61	23913.71	27223.32	—	185.25	—	1174700.00	528300.00	1703000.00	1154000.00	2857000.00	
	B) " a mezzodi " "		3014.99	18773.02	21788.01	91.00	1611.20	1702.20	776000.00	440000.00	1216000.00	513000.00	1729000.00	
	C) " a ponente " "		3739.36	44251.86	47991.22	76.50	268.00	344.50	1045000.00	715000.00	1760000.00	1766000.00	3526000.00	
	TOTALI		10063.96	86938.59	97002.55	167.50	2064.45	2046.70	2995700.00	1683300.00	4679000.00	3433000.00	8112000.00	

ALLEGATO VIII

FRAZIONE DI CAMERLATA

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.
1	FASCICOLO I.													
2	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 necessità di sfollare la strada Napoleona e fece studiare dal compianto 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 là 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: questo allo scopo di evitare molte opere d'arte contemplate in quel progetto, e specialmente il sottopasso alla Comunale di Albate. Viene mantenuta la larghezza di m. 8,00, avvertendo che il Comune sta appunto ora facendo studiare il progetto esecutivo dell'opera.	311		1300.00										
3		Alveo Fiume Aperto 1565		1440.00										
4		316		262.50										
5		1916		150.00										
6		317		1000.00										
7		326		90.00										
8		Alveo Fiume Aperto 337		400.00										
9		1919		800.00										
10		1579		400.00										
11		1934		700.00										
12		1805		225.00										
13		Scarpa Ferrovia Stato 1807		700.00										
14		1805		1380.00										
15		Scarpa Ferrovia Stato 982		1100.00										
16		378		750.00										
17		377		600.00										
18		1581-a-b-c		150.00										
19		417		660.00										
20		418		260.00										
21		68 e 2339		50.00										
22		Frazione di Camerlata I-a-2-b		2000.00		17267.50					350000.00	350000.00	600000.00	950000.00
23		1065		1220.00										
24		Albate 2410												
25		2343												
26		72												
27		2342		615.00										
28		2340												
29		2412												
30		2341												
31		1771												
32		73		615.00										
33		72												
34		71												
35		2411 Frazione di Camerlata												
		<i>A riportare</i>			17267.50	17267.50					350000.00	350000.00	600000.00	950000.00

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.										
	<i>Riporto</i>			17267.50								600000.00	950000.00	
	FASCICOLO II.													
1	Gruppo di strade nuove fra la Comunale di S. Carpofo, la via Castello, la Napoleona e la via Michelangelo Colonna. — La salita di S. Carpofo, che s'innesta sulla Napoleona con due rampe cordonate, viene allargata ml. 10, e livellata, facendola terminare in un piazzale rotondo servito da due scale e da cui si diramerà una strada larga pure ml. 10, che scende alla Napoleona presso il crocevia della Michelangelo Colonna, mantenendosi per la parte elevata pressochè parallela alla Napoleona. Il terreno racchiuso fra le due strade verrà espropriato per piantarvi alberi decorativi. Quello racchiuso fra questa nuova via e la via Castello verrà diviso in quattro ampi isolati di aree fabbricabili mediante tre strade larghe ml. 10, una parallela alla S. Carpofo, l'altra parallela alla Michelangelo Colonna, e la terza intermedia. Anche la via Castello, nel tratto fra la via S. Carpofo e la Michelangelo Colonna, verrà allargata a ml. 10. Si richiama però quanto già si disse nella relazione, che cioè per la prossima costruzione del nuovo Ospedale il Comune modificherà probabilmente queste proposte in modo radicale.	245	192.50	12583.50										
2		246	776.00											
3		243	150.00											
4		240	1100.00											
5		239	2635.00											
6		237	4170.00											
7		1562	1560.00											
8		2352	440.00											
9		1565	120.00											
10		4 Frazione di Camerlata	1440.00											
	FASCICOLO III.													
1	Nuova Strada di collegamento della Comunale di Albate con la Provinciale Canturina. — Si propone tale collegamento fra la sede della Ferrovia Nord-Milano e la Napoleona, con una strada rettilinea larga m. 10, che partendo dall'estremo della rampa in discesa della Comunale per Albate, ed addossandosi alla parete Nord del fabbricato al n. 31, sbocchi sulla Canturina di fronte all'imbocco della consorziale della Vecchia Stazione. Si propone poi un braccio di raccordo con la Napoleona parallelo alla Provinciale Canturina, quasi in corrispondenza al letto del torrente Vallone, che verrà coperto, creandosi la fognatura delle nuove arterie ed il risanamento della zona, che diverrà fabbricabile.	17	100.00	6126.50										
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											
9		Alvea Torrente Vallone	440.00											
10		33	940.00											
11		32 a-b	150.00											
12		2335	700.00											
13		15	300.00											
14		14	120.00											
15		39	20.00											
16		1542 Frazione di Camerlata	2.00											
	<i>A riportare</i>		35977.50	35977.50					775000.00	775000.00	915000.00	1690000.00		

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 complessivi	
			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								915000.00	1690000.00	
	FASCICOLO IV.													
1	Nuova strada di collegamento della Provinciale Canturina con la Consorziale della Guzza. — Si propone di sostituire una strada larga ml. 10 alla Consorziale della Vecchia Stazione; di cui si propone pure l'allargamento a ml. 10, nella tratta che sbocca sulla Provinciale Canturina di fronte allo sbocco della nuova strada di cui al paragrafo precedente. La 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 sulle Provinciali Milanese e Varesina con le nuove arterie che si descrivono qui di seguito.	2333		1900.00			780.00	780.00				20000.00	50000.00	
2		52		50.00										
3		1129		90.00										
4		303		36.00										
5		341		48.00										
		Frazione di Camerlata												
	FASCICOLO V.													
1	Nuova strada di collegamento della Comunale della Guzza con la Provinciale Milanese e con la Provinciale Varesina. — 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. In parte già eseguita, ma in larghezza minore della proposta.	2502	100.00	520.00										
2		2346												
3		150		1000.00										
4		154-2-1		448.00										
5		156		280.00										
6		2505												
7		158	280.00											
8		1803		100.00										
		2323		120.00		2848.00						30000.00	60000.00	
	FASCICOLO VI.													
1	Gruppo di nuove Vie fra la Provinciale Canturina, la Comunale di Acquanera, il confine col Comune di Rebbio e la Ferrovia Nord-Milano. — Per 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: 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 al Poligono del Tiro a Segno, e da questo, rettificando l'andamento della Comunale dell'Acquanera fino allo sbocco della Consorziale del Campasc;	1889		434.00										
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		129		460.00										
			1885											
10			125		7.50									
11		181		45.00										
	<i>A riportare</i>		380.00	47352.00		40949.50	780.00	780.00		835000.00	835000.00	965000.00	1800000.00	

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per sede stradali			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.
1														
	<i>Riporto</i>		380.00	47352.00	40949.50		780.00	780.00			835000.00	835000.00	965000.00	1800000.00
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 sorpassante la Ferrovia di Stato;	126		45.00										
13		1894		30.00										
14		250		33.00										
15		127		33.00										
16		Alveo della roggia Acquanera		300.00										
17	c) della larghezza di ml. 10 che unisca i due piazzali sopradescritti;	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;	2495		429.00										
19		255		450.00	14443.00						75000.00	75000.00	145000.00	220000.00
20	e) della larghezza di ml. 10 che dal piazzale poligonale suddescritto fiancheggi la roggia sino al confine col Comune di Rebbio;	117 a-b		300.00										
21		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 la strada Consorziale del Campasc.	1882		490.00										
25		111		840.00										
26		109		1200.00										
27		107		120.00										
28		1553		560.00										
29		2496		350.00										
30		2561		14.00										
31		115 a-b		200.00										
32		1546		260.00										
33		1839		136.50										
	<i>Totale Sezione Camerlata</i>		380.00	55012.50	55392.50		780.00	780.00			910000.00	910000.00	1110000.00	2020000.00

ALLEGATO IX

FRAZIONE DI MONTE OLIMPINO

In questa parte del territorio comunale la fabbricazione fu ed è molto intensa e poco regolata, soprattutto per le varie accidentalità del suolo e la deficienza di buone strade, mentre quelle esistenti sono in generale strette e irregolari nelle pendenze. Due zone di ragguardevole estensione hanno però da qualche tempo assai migliorato le condizioni di viabilità e fabbricabilità, in seguito alla costruzione di due strade consortili: la Maslianico-Ponte Chiasso, già ultimata da molti anni e percorsa da tramvia elettrica; e la Monte Olimpino-San Fermo della Battaglia, ora pure da tempo compiuta.

Lo studio del Piano regolatore di questa Frazione venne quindi limitato a tre zone principali che ne presentano più urgente il bisogno, due pianeggianti: Ponte Chiasso e Tavernola; la terza collinosa: Bignanico.

Numero d'ordine	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE	Numero di Mappa	Superficie da occupare per piede 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			
			Fabbricata	Libera										Mq.
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>Riporto</i>			28922.75										
50		141		600.00										
51		139		70.00										
52		138		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		2488												
		2019		120.00										
60		2489												
61		2020		40.00										
62		603		500.00										
63		1903		1150.00										
64		1902		1000.00										
65		29		350.00										
66		1906		250.00										
67		57		2000.00										
68		53		550.00	43797.75					260000.00	260000.00	400000.00	660000.00	
69		52		400.00										
70		56		400.00										
71		26		320.00										
72		50		1400.00										
73		179		700.00										
74		1919		660.00										
75		1002		680.00										
76		1920		1060.00										
77		2264		28.00										
78		126		120.00										
79		202		5.00										
80		125		62.00										
		1284		540.00										
1	II. — Strada da Brugeda a Quarcino. — Si propone di raccordare questa strada con la consorziale della Breggia, tenendosi ad un'altezza intermedia fra la strada di Quarcino e la nuova consortile Maslianico-Cernobbio-Como. Si assegna alla strada una larghezza di ml. 6.00, e si calcolano gli espropri in larghezza media di 7.00 metri per le scarpate ed i muri di sostegno.	1232		70.00										
2		1		840.00										
3		7		15.00										
4		6		700.00										
5		5		560.00		4110.00					120000.00	120000.00	200000.00	320000.00
6		1894		105.00										
7		36		560.00										
8		3		140.00										
9		1910		1120.00										
	B) Zona di Tavernola.													
	In questa zona pianeggiante, oltre la rete di strade private che il Comune ha già riscattato dal sig. Clemente Bergna, per meglio servire gli abitati delle frazioni di Tavernola, Gerenzana, Vignascia, Polano, si propongono:													
	<i>A riportare</i>			47907.75	47907.75					380000.00	380000.00	600000.00	980000.00	

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.	10 L. C.
	<i>Riporto</i>			47907.75								380000.00	380000.00	600000.00	980000.00
	1.° Di allargare le strade comunali già esistenti da Tavernola a S. Bartolomeo delle Vigne, da Gerenzana a Polano, e da Polano al Ponte Vecchio della Breggia.														
	2.° Di creare una nuova arteria principale larga ml. 16 che, dipartendosi dalla provinciale Regina presso il ponte sulla Breggia, vada al crocivio 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 detto 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 con la ferrovia di Stato mediante raccordo in galleria sotto la collina di Quarcino, come si disse sopra parlando della zona A di Ponte Chiasso Brugeda.														
	3.° Dall'arteria principale suddetta si dipartirebbe un binario che in sponda destra del Breggia si spingerebbe al Lago, formando alla foce del Breggia il nuovo scalo merci.														
	4.° Fra l'arteria principale suddetta e le comunali allargate come si disse sopra, si creerebbero quattro trasversali ed una longitudinale secondaria, che si collegherebbero con le strade già del signor Clemente Bergna.														
1	III. — Allargamento della Comunale da Tavernola a San Bartolomeo delle Vigne. — Si progetta prima 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					40000.00	40000.00	30000.00	70000.00		
6		1211	36.00												
7		2104	108.00												
8		1207	510.00												
9		dall'a all'o													
		1099	330.00												
1	IV. — Allargamento della Comunale da Gerenzana a Polano. — Si progetta tutto sul lato meridionale, portando la larghezza a ml. 10,00.	1207	750.00		1780.00					90000.00	90000.00	40000.00	130000.00		
2		1112	280.00												
3		1104	600.00												
4		1126	150.00												
1	V. — Allargamento della Comunale da Polano al Ponte Vecchio della Breggia. — Si progetta alle due estremità sul lato di levante, al centro sul lato di ponente, in guisa da portare la larghezza a ml. 9,00.	1102	390.00												
2		1108	68.00												
3		583	80.00		1399.00					70000.00	70000.00	30000.00	100000.00		
4		571	166.00												
5		567	24.00												
6		569	46.00												
7		1107	625.00												
1	VI. — Nuova grande arteria della provinciale Regina al nuovo piazzale della futura Stazione. — Si progetta in larghezza di ml. 16,00 per adibirla in parte a sede del bi-	1164	2304.00												
2		1157	1196.00												
3		1156	320.00												
	<i>A riportare</i>			56210.75	52390.75					580000.00	580000.00	700000.00	1280000.00		

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.
1				56210.75	52390.75					580000.00	580000.00	700000.00	1280000.00	
4	<i>Riporto</i>													
5	nario merci di raccordo fra la nuova stazione e lo scalo a	1155		108.00										
6	Lago alla foce del Breggia.	1154		960.00										
7		1121-1123		255.00										
8		2302												
9		1127		192.00										
10		1128		216.00										
11		1129 a		200.00										
12		1130		336.00										
13		1120		56.00										
14		1639		385.00										
15		567		3520.00	13962.50					450000.00	450000.00	140000.00	590000.00	
16		566		684.00										
17		565		32.50										
1	VII. — Nuova Stazione di Tavernola. — Sul lato di mezzodi	558		500.00										
2	della nuova Stazione si progetta una via laterale larga	560		400.00										
3	ml. 10.00, che dalla gran piazza frontale si spinga fino a	561		6060.00										
4	raggiungere la consorziale dei prati con la quale si raccorda.	543		2040.00										
5		542		8900.00										
6		541		8110.00										
7		540		1000.00										
8		544		940.00										
9		545		5060.00										
10		1968		4160.00										
11		538 a		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					600000.00	600000.00	350000.00	950000.00	
19		184		280.00										
20		189		800.00										
21		188		20.00										
22		196		20.00										
1	VIII. — Nuova trasversale, dalla piazza di fronte alla nuova	806		920.00										
2	Stazione alla consorziale di Polano, con raccordo	558		1150.00										
3	all'abitato di Polano. — La nuova via si progetta in	579		30.00	3440.00					70000.00	70000.00	60000.00	130000.00	
4	larghezza di ml. 10.00, e non potendosi spingere fino alla	581		1340.00										
	comunale di San Bartolomeo delle Vigne pel forte dislivello,													
	si termina con piazzale circolare, e si raccorda all'abitato di													
	Polano, allargando la consorziale esistente a ml. 10.00.													
1	IX. — Nuova trasversale, dal crocivio del Ponte Vecchio	1107		1850.00										
2	sul Breggia, alla comunale da Gerenzana a Polano.	1108		200.00	2570.00					50000.00	50000.00	40000.00	90000.00	
3	— Questa nuova arteria si progetta in larghezza di ml. 10.00,	1110		300.00										
4	con piazza di raccordo alla nuova longitudinale.	1109		220.00										
	<i>A riportare</i>			183553.25	183553.25					1750000.00	1750000.00	1290000.00	3040000.00	

Numero d'ordine 1	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE 2	Numero di Mappa 3	Superficie da occupare per		sede stradale Totale 6 Mq.	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 fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.					10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.		
	<i>Riporto</i>			183553.25	183553.25								
1	X. — Nuova trasversale alla Vignascia. — E' il prolungamento di una delle strade private già Bergna fino alla grande arteria, con creazione di un piazzale di fronte all'abitato della Vignascia, per il servizio di quelle proprietà.	1154		750.00	750.00					1750000.00	1750000.00	1290000.00	3040000.00
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 termine all'incontro della grande arteria.	1196		150.00	1214.00					25000.00	25000.00	25000.00	50000.00
2		1193		240.00									
3		1163		270.00									
4		1162		72.00									
5		1161		20.00									
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, con larghezza di ml. 6,00.	1167		696.00	1602.00					35000.00	35000.00	35000.00	70000.00
2		2109		210.00									
3		1162		60.00									
4		1161		348.00									
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 con le trasversali. — La nuova via larga ml. 6 è costituita da due tratti rettilinei; il primo incontra la prima trasversale sotto un angolo molto acuto, e quindi nel punto d'incontro si propone un piazzale quadrato come quello all'inizio.	1199		120.00	2332.00					50000.00	50000.00	50000.00	100000.00
2		2047		180.00									
3		1116		360.00									
4		1107		708.00									
5		1108		40.00									
6		571		108.00									
7		572		216.00									
8		806		600.00									
C) Zona di Bignanico.													
Si propone una nuova strada larga ml. 6, che dipartendosi dal tornante della provinciale di Chiasso dove si ferma il tram, 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 dove questa presenta un angolo brusco.													
<i>A riportare</i>				189451.25	189451.25					1875000.00	1875000.00	1415000.00	3290000.00

Numero d'ordine 1	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE 2	Numero di Mappa 3	Superficie da occupare per sede stradali			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	Totale				Area fabbricata	Area libera	Area totale		
			4 Mq.	5 Mq.	6 Mq.				10 L. C.	11 L. C.	12 L. C.		
	<i>Riporto</i>			189451.25	189451.25					1875000.00	1875000.00	1415000.00	3290000.00
1	XIV. — Nuova strada della provinciale per la Svizzera a Bignanico e a Tavernola.	1410		80.00									
2		1408		72.00									
3		1406		40.00									
4		1038 a)		85.00									
5		2414											
6		573			228.00								
7		1044			120.00								
8		1041			156.00								
9		1046			252.00								
10		1878			884.00								
11		1354			120.00								
12		709			204.00								
13		1350			192.00								
14		1332			444.00								
15		1374			60.00	11556.00				180000.00	180000.00	360000.00	540000.00
16		1319			80.00								
17		705			246.00								
18		1333			240.00								
19		1330			270.00								
20		1329			72.00								
21		1326			210.00								
22		1320			120.00								
23		1297			150.00								
24		1319			300.00								
25		1347			600.00								
26		1382			20.00								
27		1277			684.00								
28		1345			66.00								
29		1274			642.00								
30		1264			420.00								
31		631			204.00								
32		1254			120.00								
33		1253			396.00								
34		1249			492.00								
	<i>A riportare.</i>	594		336.00									
				198056.25	201017.25					2055000.00	2055000.00	1775000.00	3830000.00

Numero d'ordine 1	DENOMINAZIONE PIAZZE E VIE NUOVE O DA SISTEMARE 2	Numero di Mappa 3	Superficie da occupare per		sede stradale Totale 6 Mq.	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 4 Mq.	Libera 5 Mq.					Area fabbricata 10 L. C.	Area libera 11 L. C.	Area totale 12 L. C.		
	<i>Riporto</i>			198056.25	201017.25					2055000.00	2055000.00	1775000.00	3830000.00
35		1093		384.00									
36		1094		480.00									
37		1247 <i>a-b-c-d</i>		1680.00									
38		1246		252.00									
39		1095		120.00									
40		1208		45.00									
	<i>Totale Frazione di Monte Olimpino</i>				201017.25					2055000.00	2055000.00	1775000.00	3830000.00

CONCLUSIONE

Conclusione.

I nove allegati del progetto segnano i dati elementari e riassuntivi inerenti all'esproprio dei terreni e fabbricati occorrenti per l'esecuzione del Piano, con tutti quelli richiesti dall'art. 16 della Legge 25 giugno 1865 n. 2359 sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica per il piano particolareggiato di esecuzione.

In fine alla pag. 69 di questa Relazione si legge che per il Piano interno della Città murata si preventiva una spesa d'esproprio di L. 13,026.000, per una superficie di mq. $33533,15 - 8300 =$ mq. 25233,15, con un costo medio quindi di L. 516.22 al mq., che nel progetto originario del 24 maggio 1919 era di sole L. 243.76.

Devesi però aggiungere la spesa per la sistemazione della nuova area stradale di mq. 24581,52, come appare dalla finca 6^a della pag. 59; spesa che nel progetto 30 settembre 1916 veniva dai sottoscritti stimata in L. 15 al mq., in quello dal 24 maggio 1919 in L. 30 pari a L. 784,263.30, ed ora in L. 50, con un importo quindi di mq. $24581,52 \times L. 50 = L. 1,229.076$, per modo che la spesa totale per l'esecuzione di questa parte del Piano ammonterà a L. $13,026.000 + L. 1,229.076 = L. 14,255.076$, in luogo delle L. 7,220,631.85 del progetto originario del 1919.

*
* *
*

Per il Piano dei Sobborghi, nella finca 6^a della pag. 111 si legge che la superficie totale da espropriare è di mq. 97002,55, da cui devesi però detrarre l'area da incorporare nelle proprietà private (mq. 167,50, come alla finca 7) e l'area stradale che diventa fabbricabile (mq. 2064,45 come alla finca 8), dimodochè l'area netta da espropriare si riduce a mq. $97002,55 - (167,50 + 2064,45) =$ mq. 94770,60.

Il costo dell'esproprio viene stimato (finca 12) in L. 4,679.000, dimodochè il costo dell'area netta da espropriare di mq. 94770,60 ammonta a L. 49.37 il mq., in luogo delle L. 25,30 del progetto originario.

Il costo delle opere (finca 13) è di L. 3,433,000, in luogo delle L. 4,031,567.95 del progetto originario, e poichè la nuova area stradale avrà la superficie di mq. 94770,60, il costo sarà di L. 42,54 al mq. di strada, in luogo delle L. 35,87 del progetto originario.

Il costo complessivo degli espropri e delle opere ammonterà quindi a $L. 4,679,000.00 + L. 3,433,000.00 = L. 8,112,000.00$ in luogo di L. 6,875,896.45; e cioè a $L. 49.37 + L. 42.54 = L. 91.91$ al mq., in luogo delle $L. 25.30 + L. 35.87 = L. 61.17$ del progetto originario.

* * *

Per il Piano della frazione di Camerlata, nella finca 6 della pag. 133 si legge che la superficie d'esproprio è di mq. 55,392.50, da cui devesi però detrarre l'area che diventa fabbricabile, di mq. 780, dimodochè l'area netta da espropriare si riduce a $mq. 55,392.50 - 780 = mq. 54,612.50$.

Il costo dell'esproprio viene stimato (finca 12) in L. 910,000, e quindi il costo dell'area da espropriare ammonta a L. 16,66 per mq. di strada, in luogo delle 4,95 del progetto originario.

Il costo delle opere risulta dalla finca 13 in L. 1,110,000, in luogo delle L. 895,093,50 del progetto originario, e poichè la nuova area stradale è, come si disse sopra, di mq. 54,612.50, il costo sarà di L. 20,32 il mq. di strada, in luogo delle L. 11,20 del progetto originario.

Il costo complessivo degli espropri e delle opere ammonterà quindi a $L. 910,000 + L. 1,110,000 = L. 2,020,000.00$, in luogo di L. 895,093.50, e cioè a $L. 16,66 + L. 20,32 = L. 36,98$, in luogo delle $L. 4,95 + L. 11,20 = L. 16.15$ il mq. del progetto originario.

* * *

Per il Piano della frazione di Monte Olimpino, a pag. 139 nella finca 6 si legge che la superficie dell'esproprio è di mq. 201,017,25; e poichè il costo dell'esproprio viene stimato (finca 12) in L. 2,055,000, il costo dell'area da espropriare ammonterà a L. 10,22 il mq., in luogo delle L. 2,18 del progetto originario.

Il costo delle opere risulta dalla finca 13 in L. 1.775.000, in luogo delle L. 876.186,50 del progetto originario; e poichè la nuova area stradale ha la superficie di mq. 202.017,25, il costo sarà di L. 8,83 al mq. di strada, in luogo delle L. 4,35 del progetto originario.

Il costo complessivo degli espropri e delle opere salirà quindi a L. 2.055.000 + L. 1.775.000 = L. 3.830.000,00, in luogo di lire 1.314.529,75, e cioè a L. 10,22 + 8,83 = L. 19,05 per mq. di strada, in luogo delle L. 2,18 + L. 4,35 = L. 6,53 del progetto originario.

* * *

Nel prospetto seguente vengono esposti i dati riassuntivi di tutto il Piano regolatore, sia per la Città murata, sia per i Sobborghi, sia per la Frazione di Camerlata, sia per quella di Monte Olimpino. Da esso appare che il costo totale degli espropri ammonta a L. 20.670.000,00, in luogo delle L. 9.994.571,30 del progetto originario; quello delle opere a L. 7.547.076,00, in luogo delle L. 6.311.580,25; il costo complessivo quindi di L. 28.217.076,00, in luogo delle lire 16.306.151,55 del progetto originario.

PROSPETTO DELLE AREE E DELLE SPESE.

INDICAZIONE DEI PIANI	Superficie in mq. da espropriare per sede stradale			Ricupero per area di nuovi isolati	Superficie netta di esproprio	Costo netto degli espropri	Costo delle opere	Costo totale
	Fabbricata	Libera	Totale					
Piano interno della Città	26,215,12	7,318,03	33,533,15	8,300,67	25,232,48	13,026,000,00	1,229,076,00	14,255,076,00
Piano dei Sobborghi	10,063,96	86,938,59	97,002,55	2,231,95	94,770,60	4,679,000,00	3,433,000,00	8,112,000,00
Piano della Frazione di Camerlata . . .	380,00	55,012,50	55,392,50	780,00	54,612,50	910,000,00	1,110,000,00	2,020,000,00
Piano della Frazione di Monte Olimpino	—	201,017,25	201,017,25	—	201,017,25	2,055,000,00	1,775,000,00	3,830,000,00
TOTALI	36,659,08	350,286,37	386,945,45	11,312,62	375,632,83	20,670,000,00	7,547,076,00	28,217,076,00

Il Comune non mancherà poi certo di chiedere ai proprietari il contributo di miglioria stradale stabilito dal R. Decreto 18 Novembre 1913, N. 2538, per la cui applicazione esso ha già approvato il Regola-

mento locale con delibera 14 Maggio 1926 del Commissario Prefet-
tizio della nostra città, nel quale regolamento all'Art. 1 si legge che
" Il contributo di miglioria è diretto a colpire l'incremento di valore
" dei beni stabili rustici ed urbani verificatosi per effetto della esecu-
" zione di opere pubbliche di ogni genere „. Tale contributo può per
legge salire fino al terzo della spesa dell'opera.

*
* *

I Piani regolatori edilizi sono disciplinati dalla Legge 25 giugno
1865, n. 2359, sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica, e
precisamente dagli articoli 86 a 92 che qui si trascrivono:

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 del-
l'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 proprie-
tario 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, deb-
bono uniformarsi alle norme tracciate nel piano.

ART. 90. — I lavori fatti in contravvenzione all'articolo precedente saranno di-
strutti, 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
compreso, osservate le prescrizioni della presente legge.

Per l'esecuzione del Piano regolatore la Legge assegna il ter-
mine di 25 anni al massimo, dimodochè, essendosi la spesa complessiva

preventivata in L. 28,217,076.00, così, dovendosi eseguire tutto il Piano nel termine predetto, la spesa annua ammonterà a L. 1,128,683.04.

Ove il Comune non potesse eseguire tutte le opere nel detto venticinquennio, potrà tuttavia predisporre prima della sua scadenza un Piano nuovo, introducendovi le opere incompiute, con quelle modifiche e aggiunte che i nuovi tempi rendessero necessarie.

La regolare approvazione del Piano si è resa da anni urgentissima, non solo per l'utilità di tutte le opere proposte, e l'assoluta necessità di molte di esse, ma anche per poter dare ai cittadini una guida sicura nelle loro costruzioni, ed al Comune il mezzo legale di impedire ogni opera non conforme alle sue disposizioni.

Al quale proposito rammentiamo che varie città, fra cui Milano ⁽¹⁾, hanno ottenuto una rapida e facile approvazione del Piano provocando, invece di un R. Decreto, una legge speciale, che fra gli altri vantaggi ne presenterà due assai notevoli:

1.º — Di non richiedere la notifica personale a ciascun proprietario degli stabili compresi nel Piano (notifica tassativamente richiesta dal surriferito art. 88 della Legge 25 giugno 1865) evitando così difficoltà, spese e pericoli di errori.

2.º — Di poter concedere l'applicazione della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, pel risanamento della città di Napoli, che renderà assai più facili ed economici gli espropri, avvertendosi per altro che tale legge, applicata fuori della città di Napoli per cui fu approvata, ha presentato molti difetti e dato luogo a giuste critiche, così che se ne sta da tempo studiando una radicale modifica.

Como, 31 maggio 1926.

Ing. LUIGI CATELLI

Ing. ANTONIO GIUSSANI.

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

ERRATA - CORRIGE.

PAGINA	LINEA	FINCA	ERRATA	CORRIGE
109	Sesta	10	255.000,00	235.000,00
"	Ultima	10	1.015.000,00	995.000,00
126	Trentatreesima	1	83	33
143	Nona	—	8.300,00	8.300,67
"	Decima	—	25.233,15	25.232,48

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	" 37
ALLEGATO III.	— Prospetto di confronto dello stato delle vie e piazze dell'interno della Città prima e dopo la sistemazione	" 61
ALLEGATO IV.	— Perizia sommaria della spesa d'esproprio per il Piano interno	" 67
ALLEGATO V.	— A) - Zona a levante della Città	" 71
ALLEGATO VI.	— B) - Zona a mezzodì della Città	" 87
ALLEGATO VII.	— C) - Zona a ponente della Città	" 101
ALLEGATO VIII.	— Frazione di Camerlata	" 113
ALLEGATO IX.	— Frazione di Monte Olimpino	" 123
Conclusione		" 141
Errata-corrige		" 149
