



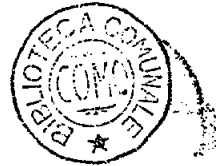
DOTT. ING. ALBERTO MORONE
DOTT. ING. FAUSTO NATOLI

**IL PIANO
REGOLATORE
DI COMO**

RAPU

1 9 3 4 - X I I

IL PIANO REGOLATORE DI COMO



LA PRESENTE RELAZIONE È ALLEGATA AL PROGETTO STUDIATO DAI DOTTORI INGEGNERI:

ALBERTO MORONE E FAUSTO NATOLI

Lo studio del presente piano regolatore ha compreso due distinte fasi. Nella prima, alla conoscenza diretta e generica che gli Autori avevano della città essi hanno aggiunto le indagini, le analisi e gli studi atti ad approfondire la conoscenza stessa, a individuare i fenomeni nei loro significati e cause profonde, a chiarire le esigenze fondamentali di oggi, a prevedere gli aspetti del suo divenire.

Compiuto così il lavoro d'impostazione, la seconda fase dello studio ha affrontata la risoluzione dei vari problemi di volta in volta determinati sia in sè, sia coordinati nel complesso problema cittadino, sia in quello più vasto regionale.

In tutto lo studio, sempre partendo da basi e dati statistici e documentati, gli Autori hanno avuto di mira soluzioni di reale e pratica attuabilità, attenendosi a norme e criteri ormai notoriamente ammessi ma consoni alle più moderne teorie urbanistiche.

E nel loro lavoro sono stati confortati e sorretti dalla visione di una città che malgrado la crisi e contro la crisi superbamente lotta e si attrezza per il suo immancabile domani.

C O M O - M I L A N O , A P R I L E 1 9 3 4 - X I I

STUDI PER IL PIANO REGOLATORE

L a c i t t à a t t u a l e

La città attuale sorge in una conca limitata a nord dal primo bacino del lago e per gli altri lati da colline di variabile altezza, dal Monte di Brunate che la sovrasta ai colli ondulati del Baradello e di Monte Olimpino, alle modeste alture di Lora.

Invasa poco a poco col nucleo centrale e i Borghi tutta la zona pianeggiante, Como si è trovata a dover assalire con la sua espansione edilizia le pendici circostanti, espansione che appare più ordinata nella zona est con una rete di strade in pendenza e costruzioni anche abbastanza fitte, mentre verso la sella di Monte Olimpino sono sorte quelle costellazioni di ville e villini che hanno dato un sì ridente tono alla plaga.

Como è giunta ormai a un punto critico del suo sviluppo. Pur ammesso che abbia in sé tanta forza di vita da poter assalire coraggiosamente le alture che la circondano seguendo l'esempio di tante rigogliose città italiane (Genova, Napoli, ecc.), è dubbio se ciò le convenga.

Una città come Como, favorita in modo impareggiabile dalla natura, deve essere ben guardata per non rovinare o anche solo menomare la sua cornice con uno sviluppo edilizio disordinato, o se pur ordinato e organizzato, diretto su una cattiva strada.

Si pensi per esempio che cosa diverrebbero i declivi che da Monte Olimpino scendono alla città e al lago se dovessero quivi sorgere numerose altre costruzioni. Quello che è uno dei migliori punti di vista sarebbe irrimediabilmente compromesso; lo stesso vale per le pendici di Brunate.

Sviluppandosi d'altra parte la città in pianura, essa corre il pericolo altrettanto grave di saturare esageratamente tutta la zona sud, tra il letto del Cosia e le Caserme tanto per intenderci, zona poi già ben delineata, con strade tracciate e lotti in gran parte definiti.

Da quanto si è detto traspare l'impressione che la città sia stretta come in una morsa naturale: è questo forse il tributo che la natura, prodiga in bellezza, richiede alle città favorite. Ma uno spiraglio c'è, e piuttosto ampio e allettante, in una posizione tra le più belle e le più igieniche, si vuol dire dell'area occupata dal Manicomio Provinciale. Si parlerà più avanti, in sede adatta, di questo problema, ma i progettisti vi fanno fin d'ora accenno stimandolo d'importanza considerevole per il futuro assetto della città.

E' qui che Como dovrà allestire il suo nuovo più importante quartiere residenziale e trovare nel contempo un'oasi di verde che sarà per la molta popolazione vicina, già notevolmente distante dai giardini pubblici e dal lago, meta ricercata e ristoratrice.

Passando a descrivere sommariamente l'aspetto della città si può dire che il

nucleo entro le mura unisce a dimore signorili, specialmente verso via Volta, e agli edifici rappresentativi una congerie di case e casupole di antica data, igienicamente condannabili. Per il progetto qui illustrato molta parte di questa edilizia indecorosa e inammissibile sarà definitivamente distrutta, ma un piano regolatore da attuarsi in un periodo relativamente breve (trent'anni), come si è previsto, non può immaginare un totale rinnovamento edilizio per pubblica iniziativa.

I vari lotti non contemplati dal piano, con case in condizioni non buone anche se momentaneamente tollerabili, dovrebbero, ed è prevedibile che così avverrà, essere risanati per iniziativa privata che avrà tutto l'interesse di farvi sorgere nuove costruzioni in tutto rispondenti ai più moderni requisiti della tecnica della casa.

E che dire della rete stradale? E' notoriamente insufficiente nei riguardi del traffico esterno che non si può allontanare del tutto dal nucleo centrale, come sembrerebbe a prima vista logico, per il particolare carattere di Como, città d'importanza turistica e paesistica notevole.

Uscendo dalla zona murata le condizioni migliorano, sia per costruzioni che per strade, che prendono in genere più ampio respiro e assolvono molto meglio la loro funzione. Ma non è lo stesso per i Borghi più antichi, S. Rocco, S. Agostino, che hanno in qualche tratto tutte le peggiori caratteristiche della zona centrale, aggravate qui dal fatto di essere in fregio a strade di intenso traffico, per cui viabilità e decoro ne soffrono assai.

Un'altra macchia nel quadro urbano è la strettoia di Borgovico, passaggio obbligato del traffico per Ponte Chiasso e per Cernobbio ossia per tutta la sponda occidentale del Lago.

Il sospiro di sollievo che trae il viaggiatore lasciando alle spalle il Borgovico e la città in vista del primo di cento meravigliosi quadri, e cioè di Villa Olmo, non dovrà più oltre avere ragione di essere.

Se Como offre a chi vi sosta la sua incomparabile Piazza Cavour e i suoi Lungo Lario, deve pur offrire al turista di passaggio un volto degno del suo nome e delle sue possibilità, cosa questa che si può raggiungere con un minimo sforzo, ove si pensi che a due passi dall'imbocco del Borgovico ha inizio quel Viale della Vittoria che è senza dubbio tra le più belle realizzazioni di Como fascista.

Da quanto si è venuto dicendo potrebbe forse sorgere l'idea che i progettisti facciano sfoggio di pessimismo o di uno spirito demolitore che non è più consono ai tempi. Ma ben altro è il loro intendimento! L'amore alla città, che è una delle più belle gemme della nostra patria, li guida nel ricercarne i difetti e la strada migliore per correggerli. Demolire per ricostruire non è una esercitazione vana e negativa quando la posta, come nel nostro caso, ne valga la pena in sì alta misura: è al contrario in tutto rispondente a quei sani criteri urbanistici cui oggi più che mai è spianata la via a una sollecita compiuta realizzazione.

Igiene del suolo e dell'abitato

La posizione di Como se è delle più felici dal punto di vista delle bellezze naturali non lo è altrettanto dal punto di vista igienico per l'ineguale e spesso scarso soleggiamento.

Nello studio del piano regolatore si è quindi tenuto particolare conto della ipsometria del terreno oltre che per ragioni di tracciato per le questioni inerenti agli orientamenti dei quartieri nuovi.

ACQUA POTABILE

L'acqua potabile è fornita praticamente a tutta la popolazione: per la massima parte con i sei acquedotti comunali di cui quattro alimentati con acqua sorgiva (Refrec, Rienza, Prelio e Garzola) e due con quella dei pozzi artesiani (Cà Mora e S. Bartolomeo delle Vigne), che col sussidio di cinque impianti di sollevamento sono in grado di fornire l'acqua anche nei punti più alti del comune.

Solo le frazioni di P.te Chiasso e di Brogeda sono servite dall'acquedotto di Chiasso.

L'acqua messa a disposizione è di 190 l./abitante al giorno, il consumo massimo verificatosi è di 150 l./abitante.

La qualità dell'acqua è ottima e certamente il servizio potrà con minima spesa essere esteso ai nuovi quartieri, come si è indicato nella apposita planimetria. (Tav. N. 15).

F O G N A T U R A

E' questo un annoso problema che i progettisti sanno essere ormai arrivato per fortuna a degna soluzione. Affrontate le difficoltà inerenti alla bassa giacitura di buona parte della città rispetto ai livelli (specie di piena) del lago e alla diluizione necessaria per poter immettere (a quota 50 m. sotto il pelo dell'acqua) la fognatura nel lago, si è determinato come il progetto debba concretarsi nello studio di una zona bassa provvista di impianto di sollevamento e di una zona alta a deflusso naturale. Si sono schematicamente individuate e segnate le due zone su apposita planimetria. (Tav. N. 15).

S E R V I Z I O RACCOLTA IMMONDIZIE

E' stato recentemente riorganizzato con pozzetti stradali del tipo Angias-Vanzetti; la raccolta domiciliare viene fatta con sacchi impermeabili di tela e la svuotatura dei pozzetti durante la notte mediante carri collettivi a trazione elettrica. Il deposito delle immondizie è a Camerlata (Via Belvedere).

Il servizio pare vada assestandosi e si crede che funzionerà in modo degno.

G **A**

S Il servizio di fornitura ha una rete adeguata alle necessità odierne e tale da permettere un facile adeguamento alle necessità dell'espansione prevista, come si è indicato sulla apposita planimetria. (Tav. N. 15).

ENERGIA ELETTRICA

Sia per uso di illuminazione che come forza motrice è distribuita a tutta la città. Si è indicato come sia agevole estendere il servizio ai nuovi quartieri.

D e m o g r a f i a

SVILUPPO DEMOGRAFICO D E L L A C I T T A'

La forma di una città è funzione di moltissimi fattori, che abbiamo esaminato o che ci riserviamo di esaminare, ma fra tutti uno ha valore preminente e potrebbe definirsi la causa prima, si vuol dire: gli abitanti.

E' perciò che una minuta analisi demografica e una accorta e ragionata previsione sono indispensabili per determinare quella che dovrà essere la città futura.

Giova qui avvertire come sia lungi da quanto si dice la presunzione che si possa giungere a determinare un valore preciso, bensì che lo studio è diretto alla ricerca di un'ordine di grandezza o, meglio ancora, dell'ordine di grandezza più probabile.

Una prima indagine di carattere numerico può essere condotta con l'ausilio dei dati forniti dal Comune da cui si ricavano e si mettono in evidenza le variazioni quinquennali e gli incrementi o decrementi percentuali relativi.

Anno	Popolazione presente	Variazione quinquennale	Incremento o decremento percent. quinquenn.
1800	12 675		
1805	12 928	+ 253	+ 1,99 %
1810	13 125	+ 197	+ 1,52 %
1815	13 580	+ 455	+ 3,46 %
1820	13 761	+ 181	+ 1,33 %
1825	15 084	+ 1 323	+ 9,64 %
1830	15 628	+ 644	+ 4,28 %
1835	16 420	+ 792	+ 5,07 %
1840	16 768	+ 348	+ 2,12 %
1845	17 947	+ 1 179	+ 7,04 %
1850	18 325	+ 378	+ 2,11 %
1855	20 390	+ 2 065	+ 11,29 %
1860	21 639	+ 1 249	+ 6,14 %
1865	22 088	+ 449	+ 2,08 %
1870	23 537	+ 1 449	+ 6,54 %
1875	23 441	- 96	- 0,41 %
1880	25 266	+ 1 825	+ 7,79 %
1885	26 079	+ 813	+ 3,21 %
* 1890	33 008	+ 6 929	+ 26,52 %
1895	35 283	+ 2 275	+ 6,90 %
1900	38 480	+ 3 197	+ 9,06 %
1905	41 124	+ 2 644	+ 6,88 %
1910	45 522	+ 4 398	+ 10,68 %
1915	49 564	+ 4 042	+ 8,97 %
1920	50 161	+ 597	+ 1,20 %
1925	50 051	- 110	- 0,22 %
1930	51 867	+ 1 816	+ 3,60 %

* 1886: Vengono aggregati i comuni di Camerlata e Monte Olimpino.

L'esame delle variazioni percentuali, ancor più che il diagramma a tav. 5, ci mostra il variabile aumento della città di Como così intimamente legato alla

sua industria serica e quindi a tutti gli avvenimenti economici e politici del tempo.

Si notino i rapidi incrementi che seguono l'annessione al Regno d'Italia e che caratterizzano il quinquennio 1905-10, nonché la crisi del quinquennio 1870-75, quella bellica e quella post-bellica 1915-25.

Come impostare la ricerca dei valori futuri? Scartiamo senz'altro il metodo che applica la formula dell'interesse composto $F = A (1 + r)^n$ in cui F è la popolazione futura, A l'attuale, r il tasso d'incremento ed n il numero degli anni per cui si vuole fare la previsione.

Tale metodo richiederebbe l'introduzione di un tasso costante nel futuro contrastante con la realtà dei fatti, poichè grandi variazioni presentano i valori degli incrementi e non è quindi possibile nè introdurre un valore medio nè immaginare una legge di variazione dei tassi stessi.

Opportuno riteniamo invece il metodo di extrapolazione grafica della curva degli incrementi, tenendo in conto di anomalo, a norma di quanto sopra, il periodo 1915-1925.

Prendiamo in considerazione allo scopo il periodo poco più che trentennale 1900-1931 ed estendiamo la previsione fino al 1965 tracciando la curva del disegno a tavola 5.

Si arriva ai seguenti valori	1940	56 000
	1945	58 600
	1950	61 100
	1955	64 000
	1960	66 900
	1965	70 000

Una ricerca così condotta parte dal presupposto che nel futuro abbia a svilupparsi una legge di incremento già in corso.

Analizziamo il fenomeno un po' più accuratamente. Se si esamina la dislocazione della popolazione presente nelle varie parti della città e l'incremento di essa nell'ultimo trentennio si hanno i dati raccolti nella seguente tabella.

Popolazione presente:

	1901	1911	1921	1931
Città murate	11 080	10 634	10 975	11 391
Sobborghi	20 224	24 771	28 686	33 962
Frazioni	7 591	8 741	8 405	8 785
Totale	38 895	44 146	48 066	54 138

Si può notare oltre al fatto del saturamento del nucleo murato come i sobborghi siano cresciuti molto più che le frazioni, che praticamente poco partecipano alla vita della città.

In realtà tale dato d'incremento potrebbe essere assunto come rappresentativo della città di Como o come quello cui si adeguerà nel futuro la città

riorganizzata secondo il piano progettato, sempre più confermandoci nella convinzione di essere prossimi al vero e non al di sopra con le nostre previsioni.

Il lieve incremento demografico degli ultimi anni è dato dal prevalere delle immigrazioni sulle emigrazioni, chè il bilancio demografico naturale è fortemente passivo.

Citeremo l'ultimo dato completo in nostro possesso relativo al 1932.

Immigrati	1978	
Emigrati	1509	
		+ 409
Nati	603	
Morti	902	
		- 299
		+ 110

Le nascite sono 11,3‰, cifra notevolmente bassa e che risentirà senza dubbio un miglioramento in seguito alle previdenze demografiche del Regime e all'esaurirsi dei fenomeni di crisi generale.

Il numero delle morti, 14,3‰ riferito alla popolazione residente è da ritenersi che risentirà, come sempre altrove è avvenuto, in modo notevole dei miglioramenti igienici conseguenti all'attuazione del piano regolatore.

A ciò si aggiungono gli altri fattori della vita futura di Como e che verranno più oltre studiati, e cioè l'adeguamento di Como alle sue funzioni di capoluogo di provincia e il nuovo impulso delle industrie turistiche.

Non si potrà quindi che essere confortati a ritenere non lontani dal vero e certo non superiori alla realtà i dati previsti.

I fenomeni demografici sono strettamente legati alle condizioni igieniche della vita e, prima fra tutte, all'alloggio.

Se si esaminano le statistiche relative che qui si riportano risultano chiari molti fenomeni.

	N. abitaz.	N. abitaz. vuote	loro rapp. ‰	locali abitabili	locali abitabili vuoti	loro rapp. ‰	locali p. abit. (media)	locali p. abit. vuoti
Città murata:	3 131	54	1,72	11 484	236	2,06	3,67	4,37
Sobborghi:	8 128	153	1,88	26 184	633	2,42	3,22	4,14
Frazioni:	2 403	43	1,83	7 054	235	3,34	2,93	5,46
Totale	13 662	250	1,83	44 722	1 104	2,47	3,27	4,42

Confrontando tale tabella con quelle precedenti si ha

	abitanti	locali	locali per abitante (media)	superficie ett.	abitanti p. ett.
Città murata	11 391	11 484	1,01	46,7	243,90
Sobborghi	33 962	26 184	0,77	334,3	101,59
Frazioni	8 785	7 054	0,80	1519,6	5,78
Totale	54 138	44 722	0,83	1900,6	28,48

Si noti come il fatto della minore agglomerazione di abitanti per locale nella città murata sia solo apparente, influenzando sulla media i molti appartamenti signorili, gli studi e gli edifici rappresentativi; si noti invece l'enorme densità per ettaro, circa il doppio di quella dei nuclei di altre città di analoga importanza e già ritenuti saturi.

SVILUPPO DEMOGRAFICO DELLA PROVINCIA

Poichè le sorti di una città sono legate a quelle della sua zona d'influenza sarebbe stato necessario estendere l'analisi demografica alla zona d'influenza di Como. Tale zona però è di difficile definizione e il farlo esula dai fini e dai limiti del presente concorso per rientrare in quelli preparatori di un auspicabile e, per quanto diremo, indispensabile piano regionale.

D'altronde nella sua qualità di capoluogo di provincia Como è legata da vincoli molteplici alla provincia stessa e per essa si è svolta l'analisi, i cui risultati sono riportati a tavola N. 4.

I risultati dell'indagine sono i seguenti

Andamento della popolazione nella Provincia di Como (esclusa Como città)		
	1901 *	1931
1° Quadrante (Nord-Est)	109 512	157 123
2° » (Sud-Est)	115 453	173 843
3° » (Sud-Ovest)	59 128	76 012
4° » (Nord-Ovest)	18 262	23 544
Totale	302 355	430 522

* Nei dati della popolazione relativi al 1901 non figurano quelli dei comuni non facenti più parte della Provincia di Como.

INCREMENTI DI POPOLAZIONE NEL TRENTENNIO		
	1901	1931
1° Quadrante	1	1,44
2° »	1	1,51
3° »	1	1,29
4° »	1	1,14
Totale Provincia	1	1,42
Como città	1	1,39

Si può osservare un incremento demografico lievemente maggiore per la Provincia che per la città, specialmente nella zona del Lecchese e della Brianza; un'incremento minore nella zona dei quadranti 3° e 4°; un decremento nei paesi alpestri che richiede attenta cura e seri provvedimenti in sede del piano regionale già nominato.

I l l t r a f f i c o

Non occorre dire l'importanza che ha il traffico nel quadro della vita di una città; quando poi questa città è, come Como, oltre che capo luogo di Provincia e sede di importanti industrie, uno dei nodi più importanti di smistamento delle correnti di traffico turistico, nazionale e internazionale, il problema del traffico assume una importanza preminente.

Solo un'analisi accurata può darci una chiara idea delle caratteristiche del traffico e della sua importanza assoluta e relativa.

Le analisi del traffico furono dirette a individuare in modo prevalente le direzioni del traffico stesso e solo subordinatamente la sua quantità assoluta.

Questo perchè l'esperienza dimostra che il rapporto del traffico su varie arterie non varia che difficilmente a meno di cause specifiche e in genere identificabili con sufficiente facilità. Minore è invece il valore delle quantità assolute per la impossibilità di adottare un ragionato criterio circa il loro incremento col tempo.

Nel decorso anno l'Amministrazione Provinciale eseguì rilievi sulle strade di sua pertinenza in 7 giorni diversi dei mesi di luglio, agosto, settembre e ottobre, risultati che furono comunicati a cura del Comune.

Del pari l'azienda autonoma strade statali eseguì un grandioso rilievo sulle strade da essa dipendenti, i cui risultati però non sono a tutt'oggi noti; i concorrenti dovettero quindi provvedere a fare eseguire dei rilievi sotto la loro personale direzione su tali strade.

Per quanto detto in precedenza, sulle strade esterne al nucleo urbano, strade non ancora in genere sature di traffico, interessano piuttosto i valori medi di osservazioni prolungate; queste furono infatti multiple e di 12 ore diurne l'una perchè fossero commensurabili con quelle della Provincia.

Le analisi furono dirette a 4 categorie di veicoli: autoveicoli, veicoli a trazione animale, motociclette, biciclette, e i risultati in base ai quali furono compilati i diagrammi che compaiono nella Tav. N. 6 sono raccolti nella seguente tabella:

Strada rilevata	Autoveicoli	Veicoli traz. animale	Motociclette	Biciclette
P. Chiasso	1330	54	162	208
Tremezzo	1444	315	405	1315
Bellagio	211	13	57	200
Lecco	643	68	191	1163
Cantù	351	173	125	899
Milano	2215	286	504	774
Varese	536	142	160	1215
S. Fermo	452	162	128	567

Nel nucleo interno diverse sono le condizioni del traffico, che è praticamente escluso da tutta la zona murata e presenta dei nodi di incrocio pericolosi, mal regolati o saturi.

In tale zona, mancando qualunque dato ufficiale, prevì rilievi di orientamento, si è eseguito un rilievo a blocco dei punti necessari simultaneo per un'ora di punta caratteristica (ore 11-12 di domenica).

Si riportano i dati relativi a questo secondo rilievo, che hanno servito alla compilazione dei diagrammi della Tav. N. 6 nelle seguenti tabelle:

S. TERESA - TRAFFICO ENTRANTE

Da	Automobili	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Via Borgo Vico (Cernobbio)	75	—	12	45
Via 27 Maggio (S. Fermo)	20	—	12	20
Via Borgo Vico	30	—	3	33
Via A. Passeri	—	—	—	—
Via 27 Maggio	33	—	20	17
Via Nuova	3	—	—	7

S. TERESA - TRAFFICO USCENTE

Verso	Automobili	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Via Borgo Vico (Cernobbio)	95	—	17	42
Via 27 Maggio (S. Fermo)	15	—	3	5
Via Borgo Vico	17	—	10	33
Via A. Passeri	—	—	—	—
Via 27 Maggio	67	—	20	27
Via Nuova	5	—	—	7

LUNGO LARIO TRENTO - TRAFFICO ENTRANTE

Da	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Viale L. Corridoni	25	—	—	27
L. L. Trento (S. Teresa)	75	3	13	52
Viale 28 Ottobre (Carducci)	68	—	12	91
L. L. Trento	35	—	10	32
Viale 28 Ottobre	3	—	10	25

LUNGO LARIO TRENTO - TRAFFICO USCENTE

Verso	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Viale L. Corridoni	25	—	—	35
L. L. Trento (S. Teresa)	75	—	23	27
Viale 28 Ottobre (Carducci)	65	3	22	105
L. L. Trento	40	—	7	30
Viale 28 Ottobre	10	—	—	33

PIAZZA CAVOUR - TRAFFICO ENTRANTE

Da	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Lungo Lario Trento	60	5	7	47
Via D. Fontana	27	—	7	17
Via F. Borromini	12	—	5	17
Via Plinio	60	3	3	33
Via Bianchi	15	—	—	12
Lungo Lario Trieste	53	7	15	48

PIAZZA CAVOUR - TRAFFICO USCENTE

Verso	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Lungo Lario Trento	47	3	15	50
Via D. Fontana	12	—	3	27
Via F. Borromini	3	3	3	27
Via Plinio	70	3	12	35
Via Bianchi	12	5	3	10
Lungo Lario Trieste	30	—	5	38

S. BARTOLOMEO - TRAFFICO ENTRANTE

Da	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Via Ospedale	45	—	5	50
Viale G. Cesare (valle)	12	—	—	48
Via Milano (Camerlata)	172	15	25	289
Viale G. Cesare	3	—	—	12
Via J. Rezia	5	5	5	15
Via Milano	87	3	15	244

S. BARTOLOMEO - TRAFFICO USCENTE

Verso	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Via Ospedale	55	3	7	55
Viale G. Cesare (valle)	5	—	3	45
Via Milano (Camerlata)	162	5	17	387
Viale G. Cesare	3	—	—	17
Via J. Rezia	5	—	3	10
Via Milano	103	10	13	167

PORTA VITTORIA - TRAFFICO ENTRANTE

Da	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Largo Cantù	38	3	3	110
Viale C. Cattaneo	35	3	7	33
Via Mugiasca	5	—	—	3
Via Milano	105	7	17	43
Viale C. Battisti	85	7	15	122

PORTA VITTORIA - TRAFFICO USCENTE

Verso	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Largo Cantù	45	—	5	110
Viale C. Cattaneo	45	3	7	105
Via Mugiasca	—	—	—	23
Via Milano	98	3	15	155
Viale C. Battisti	75	15	22	190

PIAZZA VOLTA - TRAFFICO ENTRANTE

Da	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Via D. Fontana	25	3	—	53
Via Muralto	7	—	3	72
Via P. Carcano	7	—	3	37
Via Garibaldi	47	3	7	53
Largo via Volta	13	—	5	82
Via Cairoli	16	—	—	17

PIAZZA VOLTA - TRAFFICO USCENTE

Verso	Autoveicoli	Veicoli a traz. anim.	Motocicli	Biciclette
Via D. Fontana	37	10	—	35
Via Muralto	13	—	7	47
Via P. Carcano	17	—	3	50
Via Garibaldi	5	—	3	27
Largo via Volta	38	—	3	95
Via Cairoli	7	—	—	13

Per rendere i diagrammi efficaci e chiaramente leggibili occorre adottare scale opportune per le varie categorie di veicoli.

Si considerino le 4 classi: autoveicoli, veicoli a trazione animale, motociclette e biciclette; e le 2 categorie di strade, urbane ed extraurbane.

Si abbia un tratto stradale unitario largo m. 2,50 e lungo m. 10; in detto tratto l'occupazione sarà rispettivamente di

- 1 Autoveicolo
- 2 veicoli a trazione animale
- 4 motociclette
- 12 biciclette

Poniamo che le velocità medie siano

Categoria	Strade extraurbane	Strade Urbane
Autoveicoli	60 Km./h	40 Km./h
Veicoli a trazione animale	6 »	6 »
Motociclette	50 »	40 »
Biciclette	15 »	15 »

Possiamo inoltre considerare come continuo il flusso sulle strade extraurbane e come discontinuo (arresti agli incroci) quello in città, ponendo 2/3 il coefficiente dovuto alla discontinuità poichè il nostro ragionamento è rivolto alle strade principali.

Nel tratto unitario considerato passeranno quindi in un'ora

Categoria	Strade extraurbane	Strade Urbane
Autoveicoli	6000	2400
Veicoli a trazione animale	12000	800
Motociclette	20000	9600
Biciclette	18000	10800

Così che potremo definire certi coefficienti di occupazione della strada da parte dei veicoli che, posti uguali a 1 quelli degli autoveicoli saranno

Categoria	Strade extraurbane	Strade Urbane
Autoveicoli	1	1
Veicoli a trazione animale	5	3
Motociclette	0,30	0,25
Biciclette	0,33	0,22

In rapporto inverso a questi dovranno variare le scale dei diagrammi rappresentativi del traffico.

Le opere di assistenza sociale e civile

E' con questo nome che vogliamo indicare quanto la città necessita nel campo dell'educazione e dell'istruzione, dell'assistenza ai malati, della rieducazione dei minorati, della prevenzione sociale. Uno sguardo sia pur sommario a quanto è stato realizzato o predisposto in questo campo non solo ci permette di determinare il da farsi, ma ci fornisce un'indice singolarmente efficace del livello raggiunto dalla organizzazione cittadina.

SCUOLE ELEMENTARI Sono oggi le seguenti: 6 urbane (Francesco Baracca, Nazario Sauro, Corrado Venini, Cesare Battisti, Filippo Corridoni, Vittorio Emanuele III); 6 rurali (Camerlata, Decio Raggi; Lora, Damiano Chiesa; Monte Olimpino, Enrico Toti; P.te Chiasso, Fulceri Paolucci de' Calboli; S. Bartolomeo Vigne, Fabio Filzi; Garzola); 1 speciale (medico-pedagogica di Via Gorio) cui vanno aggiunti i 3 asili infantili Vittorio Emanuele, Giuseppe Garibaldi e Raschi. Con la costruzione del nuovo asilo S. Elia già deliberata, della scuola elementare (10 aule) della stessa via S. Elia e con il soprizzo e sistemazione dell'edificio di Via XXVII Maggio il problema scolastico primario si potrà considerare pienamente e soddisfacentemente risolto: lo sviluppo del piano regolatore e la relativa espansione della città non richiederà che un adeguato aumento delle scuole periferiche.

SCUOLE MEDIE Le scuole medie di cui Como è dotata sono adeguatamente sistemate in località centrali e si presume che per molti anni potranno far fronte alle necessità delle scolaresche.

ASSISTENZA OSPITALIERA Questo problema di così alta importanza sociale era già stato risolto prima della pubblicazione del bando di questo concorso. Se ciò ha impedito di inquadrare la soluzione di tale problema nel più vasto quadro urbanistico cittadino, bisogna d'altra parte riconoscere che la località prescelta è come esposizione solare e riparo dai venti ottima e solo alquanto turbata dall'intenso traffico della strada Napoleona; la soluzione appare molto buona anche tenuto conto della difficoltà di trovare un'area che non fosse eccessivamente lontana dal centro. Sono da ritenersi opportunamente risolti i problemi del Sanatorio per tubercolosi cronici, del Brefotrofo, nonché dei vari Dispensari e Consultori oggetto di un recente Concorso.

Il Manicomio Provinciale pur rispondendo ancora bene alle sue esigenze è in una posizione altamente appetita dalla privata iniziativa, sì che come più ampiamente si dice nel capitolo della zonizzazione, se ne consiglia il trasporto non immediato ma tempestivo, su di un'area nel Comune di Albate.

CASA DEL FASCIO E' attualmente in costruzione su un'area in fregio al viale Lecco; si può unicamente criticare la mancanza di uno spiazzo sufficientemente ampio per i raduni di popolo nelle grandi ricorrenze del Regime.

PALAZZO DEI SINDACATI La futura sede è prevista in un palazzo di nuova costruzione fronteggiante una piazza della nuova arteria Nord-Sud.

DOPOLAVORO E' parso quanto mai opportuno assegnare alla nuova sede centrale del Dopolavoro un vasto lotto nelle immediate vicinanze dello Stadio, nel quale si sta attualmente sistemando la sede dell'O.N.B.

PALAZZO DEL GOVERNO E' previsto, come si dice anche in altro capitolo spiegandone le ragioni, in fregio a Piazza Volta.

UFFICI STATALI Sorgeranno di fronte alla nuova Prefettura in posizione centralissima, in angolo fra le vie Mazzini e Vittani.

UFFICI COMUNALI Troveranno sede comoda e opportuna sotto ogni punto di vista in un nuovo fabbricato che completerà la struttura del Municipio esistente; questo liberato in parte dagli uffici che vi sono ora a mala pena alloggiati, conterrà i locali eminentemente rappresentativi.

MACELELLO Sarà ricostruito secondo le più moderne esigenze in un vasto appezzamento di terreno prospiciente la Via Palestro.

CARCERE E' ora sistemato in un edificio di Via Lambertenghi, posizione che offre sì il vantaggio della vicinanza al palazzo di Giustizia, ma che non è compatibile con il completo previsto riassetto del centro; se ne prevede il trasloco in un edificio da costruirsi appositamente su area più eccentrica.

CIMITERI L'organizzazione attuale è sotto ogni punto di vista adeguata e sufficiente.

IL PIANO REGOLATORE

Il piano regolatore

Studi e indagini sui seguenti argomenti: storia, demografia, topografia, traffico, statistica, igiene, sono stati condotti allo scopo di fissare quelli che dovranno essere i capisaldi del programma urbanistico del domani.

Il piano regolatore progettato tiene appunto conto di essi e delle conclusioni che se ne traggono, di cui le principali si possono così riassumere.

E' prevedibile, oltre che augurabile, una soluzione della crisi dell'industria serica, non una nuova espansione di tale industria e quindi un'incremento della città in funzione di essa.

Non è prevedibile un grande sviluppo industriale in altri sensi della città soprattutto perchè, data la delicata posizione di frontiera di Como, è certo che verrà negata l'autorizzazione per l'impianto di ogni nuova industria che interessi la nazione in caso di guerra, autorizzazione che potrà quindi essere concessa a un numero limitato di industrie.

Como, capoluogo di Provincia, ha assolto finora tale suo compito come le deficienti comunicazioni con molte parti della provincia, rispetto alla quale la sua posizione è fortemente eccentrica, le consentivano.

La prevista riorganizzazione stradale nei dintorni della città e un'accorta politica stradale da parte dell'amministrazione provinciale non potranno che potenziare questa doverosa funzione della città a tutto vantaggio del suo incremento.

Como poi deve attendere nuova vita e rinnovato fervore da una ben attuata attività nel campo turistico.

Nel trentennio cui si estende la nostra previsione avranno sviluppo e attuazione senza dubbio alcuno le iniziative di piani regionali al presente in corso di studio preparatorio.

Non si ritiene opportuno che Como faccia parte di un piano regionale milanese in quanto, pur avendo la vita comasca frequenti e numerosissime ragioni di contatto con Milano, la sua economia è un'elemento se non autonomo diverso da quello milanese.

Si ritiene piuttosto, e tutto ci conforta in tale opinione, che **Como sarà il centro di un piano regionale lariano a carattere prevalentemente turistico i cui studi potrebbero utilmente essere condotti in armonia e con frequenti contatti con quelli paralleli e diversi del piano regionale milanese.**

Avuta così una visione delle vie dello sviluppo di Como il piano regolatore studiato vuole essere uno schema programmatico, che consenta un'organico e felice sviluppo della città e delle sue attività, pur conservando l'elasticità necessaria per adeguarsi a quelle finalità e a quei compiti, diversi o maggiori, che le fossero assegnati nel quadro della organizzazione regionale e nazionale.

Vi sono criteri generali e fondamentali ormai ammessi dalla moderna urbanistica e su cui le discussioni sono da ritenersi superflue. Su di essi e sul fattore principe per Como, che è quello morfologico del terreno, si è basata l'impostazione del piano di ampliamento.

Tenuto conto dei danni dello sviluppo a macchia d'olio, macchia rettangolare nel caso di Como, si è scartato a priori il concetto del saturamento della zona pianeggiante.

Il piano prevede invece un'ampliamento a quartieri definiti e distinti opportunamente disposti là dove le condizioni altimetriche del terreno lo consentano, comodamente collegati col centro e il più possibile fra loro, completi e conclusi nella loro fisionomia, capaci di svolgere una attività autonoma, dotati di tutti i servizi necessari, isolati con fasce verdi dalle strade di traffico, dai quartieri industriali e da ogni fonte di molestia o di danno igienico.

Tale disposizione, organizzata in armonia con le attuali tendenze di espansione, consente uno sviluppo graduale e adeguato alle necessità che si verranno man mano presentando, un completamento necessario dei vari nuclei e dei servizi urbani relativi, senza sprechi o dispersione di mezzi, senza eccessivi immobilizzi, senza formazione di zone parassitarie.

Tra un quartiere e l'altro e, dove è possibile, fra i quartieri e il nucleo centrale cittadino, permangono vaste zone verdi così come là ove il verde assume un ruolo predominante nel paesaggio. Tali zone verdi, spesso a carattere rurale, sono conservate dove lo sfruttamento edilizio è parso meno opportuno e poco probabile l'iniziativa privata e collettiva. **Il Comune potrà con opportuni provvedimenti, pur basandosi sulla legislazione attuale, conservare o fare conservare tali zone onde costituiscano veri e propri polmoni della città, inseriti il più profondamente possibile nel nucleo cittadino e allacciati all'aperta campagna, per migliorare le condizioni igieniche attuali e tutelarle nel futuro.**

I vari quartieri si sviluppano lateralmente alle arterie di traffico tenendo ben distinto e separato il proprio asse principale e il proprio centro dalle arterie stesse.

Questa norma il piano regolatore provvede ad attuare non solo per i quartieri creati ex novo, ma anche per quelli già formati o in formazione, sostituendo, ove appena possibile, con nuove arterie sussidiarie quelle già fiancheggiate da fabbricati e costituenti ormai l'elemento assiale di un quartiere.

Così intorno ai centri dei quartieri, non disturbati da correnti di traffico e dove pulserà la vita dei quartieri stessi, sorgeranno gli edifici e i servizi pubblici necessari alla loro autonomia: la chiesa, la scuola, l'Opera Nazionale Dopolavoro, le Opere Assistenziali, la Maternità e Infanzia, il mercato rionale, i campi sportivi e di gioco.

In base a queste norme di massima il piano prevede i quartieri, e là ove un criterio di zonizzazione specializzata lo consiglia e non senza un certo am-

pliamento del territorio del Comune; **mentre si ritiene che l'organizzazione urbanistica dei nuclei oggi autonomi ma già direttamente legati alla vita di Como, come Cernobbio, Brunate, S. Fermo, ecc. debba essere oggetto di uno studio più vasto e di un'opera di coordinamento più generale in sede di piano regolatore regionale.**

Parallelamente alla graduazione delle opere necessarie ad organizzare i nuovi quartieri, il piano prevede il saturamento delle zone adiacenti al centro e fino ad ora tagliate fuori dallo sviluppo edilizio per deficienza di comunicazioni, nonché il risanamento di quei nuclei oggi igienicamente condannabili. Esaminiamo in dettaglio le caratteristiche dei nuovi quartieri.

QUARTIERE P.te CHIASSO

Necessità di ordine pratico e politico per richiamare quei forti nuclei impiantati oggi costretti ad alloggiare nella vicina Chiasso sono causa e giustificazione di questo quartiere che sarà collegato al centro dal servizio di filovia di prossima attuazione. E' di tipo semi intensivo con case in schiera e dotato di Chiesa, mercato rionale e sede dell'O. N. D. Su circa ett. 4,5 potrà ospitare 700 abitanti.

QUARTIERE TAVERNOLA

Prende la sua origine dalla creazione di una zona industriale modernamente attrezzata, da cui è diviso da un'ampia fascia verde protettrice. Lo completano il mercato rionale, la sede dell'O. N. D. con campo sportivo, la Sede dell'Opera Maternità e Infanzia. Ha costruzioni di tipo semi intensivo ed estensivo di carattere operaio. Occupa un'area di 9 ettari e più e ospita intorno a 1350 abitanti.

QUARTIERE CAMERLATA

Ha origine analoga al precedente e uguali caratteristiche, salvo il prevalere delle costruzioni semi intensive sulle estensive, e analoghi servizi. Su di un area di circa 12 ettari possono trovare alloggio 1900 abitanti

QUARTIERE S. MARTINO

Sorge sull'area dell'attuale Manicomio e consta di due zone inframmezzate da un pubblico giardino ricavato ove sorgono i meravigliosi abeti e le altre belle piante dell'Istituto attuale. Sfrutta a scopo panoramico il movimento altimetrico del terreno. Parte della costruzione è estensiva e parte mista semi-intensiva ed estensiva. Ha carattere medio o signorile e potrà ospitare, comprese le propaggini sotto le pendici di Lora, 2500 abitanti.

SATURAMENTO ZONA CASERMA

Tra il Cosia e la caserma De Cristoforis esistono ancora vaste zone o non costruite o industriali, destinate a divenire zone residenziali di carattere semi-intensivo in seguito alle migliorate comunicazioni. Vi si potranno alloggiare 2000 abitanti.

SATURAMENTO ZONA DEL COSIA Su aree oggi di difficile accesso e valorizzate dalla sistemazione idraulica e stradale troveranno alloggio circa 750 persone.

SATURAMENTO DEI BORGHI Il prolungamento del viale Lecco e altre sistemazioni rendono edificabili alcune aree che potranno ospitare all'incirca 500 abitanti.

ZONA DI VIA GORIO STRADA PER BRUNATE In tale zona lo sviluppo edilizio non ha ancora assunto lo stato di saturazione e si possono calcolare in circa 700 le persone che potranno trovare alloggio in nuovi fabbricati della zona.

MONTE OLIMPINO Lo sviluppo continuo di tale zona, sempre col carattere attuale di ville e villini, potrà far sì che vi trovino posto ancora circa 500 persone.

VIA PER S. FERMO In questa zona specie se sarà eseguita la tangenziale esterna vi sarà un certo sviluppo nella edificazione di villini. Vi potranno essere ospitate 400 persone circa.

AREE EX INDUSTRIALI Nel trentennio di attuazione del piano regolatore buona parte delle industrie trasporteranno i loro impianti nelle zone loro destinate lasciando alla edificazione residenziale le aree attualmente occupate; si possono prudenzialmente calcolare in 7000 le persone che potranno trovare alloggio in tali edifici.

DISTRIBUZIONE DELLA NUOVA POPOLAZIONE Abbiamo calcolato in 70000 gli abitanti di Como nel 1965 con 9000 abitanti entro le mura.

Dovremo perciò dare alloggio a
 $(70.000 - 54.862) + (11.391 - 9000) = 15.862 + 2391 = 18.253$
persone.

Esse saranno per quanto abbiamo visto così distribuite:

Quartiere Ponte Chiasso	700
Quartiere Tavernola	1350
Quartiere Camerlata	1900
Quartiere S. Martino	2500
Zona Caserma	2000
Saturamento Cosia	750
Saturamento Borghi	500
Saturamento Via Gorio ecc.	700
Monte Olimpino	500
Via per S. Fermo	400
Aree ex industriali	7000
	<hr/>
	18.300

LA FERROVIA NORD - MILANO

Vedremo più oltre altri provvedimenti presi per varie ragioni ed esaminati negli appositi capitoli.

Vogliamo però qui esaminare rapidamente la soluzione adottata per la ferrovia Nord Milano e che interessa ugualmente tutti i problemi della vita comasca.

Non è che la traduzione grafica del suggerimento del bando di concorso e questo perchè l'esame approfondito del problema induce a scartare qualsiasi altra soluzione.

Non ripetiamo quali siano gli inconvenienti di avere la città tagliata in due da una linea ferroviaria a livello. Dal punto di vista funzionale la soluzione doveva essere cercata in un cambiamento di quota della linea.

Premesso in via generale che il raccordo a lago ha ben scarsa importanza e può essere soppresso senza rammarico si doveva esaminare la possibilità della variazione di quota del piano del ferro e la si è esclusa: perchè un abbassamento incontrerebbe difficoltà tecniche gravissime (quota dell'aves) e un innalzamento, anche se opera leggera in cemento armato, urta contro necessità di ordine estetico insopprimibili; a parte la necessità di creare un parco ferroviario anch'esso a quota maggiore.

Si è quindi arretrata la stazione di testa a Como-Borghetti dotandola di parco vagoni e deposito locomotori sull'area del macello, di cui si prevede la ricostruzione poco lontano in un'area sulla sinistra del Cosia e prima della Caserma De Cristoforis, e adiacenti.

Il servizio fino a Como-Lago avverrà a velocità ridotta tramviaria con servizio a spola senza inversione della composizione dei treni.

E' sottinteso che questa soluzione implica la elettrificazione della linea, del resto ormai probabile e di cui si auspica la prossima attuazione.

La nuova rete in relazione alle esigenze del traffico

Gli studi sul traffico e le analisi relative, di cui abbiamo già parlato, la rappresentazione grafica dell'influenza dei comuni della provincia, quella della dislocazione della popolazione della provincia e delle sue variazioni demografiche, l'individuazione delle correnti di transito turistico sono stati svolti allo scopo di individuare la rete stradale principale futura.

Le analisi del traffico ci rivelano una direzione di traffico di transito principale Milano-Tremezzina o Ponte Chiasso; una direzione di traffico obbligato ma molto meno intenso Varese-Lecco; un traffico di transito di poca entità Milano-Bellagio; traffico convergente da Cantù e da S. Fermo.

Le analisi regionali poi ci rivelano l'importanza della zona della provincia di Como a Est e a Sud-Est della città e la opportunità quindi di adeguare la rete stradale alle necessità delle loro comunicazioni col capoluogo.

L'analisi qualitativa del traffico poi rivela una grandissima prevalenza del traffico turistico su quello commerciale nelle direzioni di: Ponte Chiasso, Tremezzo, Bellagio e Milano; un certo equilibrio fra i due sulle due direzioni di Varese e Lecco; un prevalere del secondo sul primo nella direzione di Cantù. Il traffico sulla strada di S. Fermo ha carattere eminentemente locale.

Alle suddette necessità del traffico si è provveduto, nonché ad altre di minore importanza, tenuto conto, nel limite del possibile e con una certa larghezza, dei prevedibili incrementi.

Si è avuto particolare cura, compatibilmente con la natura e la forma del terreno, di studiare tracciati con andamento planimetrico il più chiaro, semplice e invitante possibile, con curve di raggio sufficientemente ampio e buona visibilità; pendenze il più moderate che si potesse e tali da non richiedere eccessivo sforzo anche ai veicoli più pesanti, con il minor numero di contropendenze concesso da una valutazione finanziaria non eccessivamente grandiosa.

Per quanto la situazione di fatto lo consentiva si è provveduto a che le arterie di traffico non divenissero assi di quartieri abitati, sia creando «assi di quartiere» indipendenti, sia con deviazioni ove necessario.

Questo perchè le così dette «tangenziali» devono essere intese come destinate unicamente a smaltire il traffico di transito senza dannose interferenze col piccolo traffico locale.

Su tali arterie l'intensità del traffico è sempre tale da rendere del tutto ina-

datta la zona limitrofa ad ospitare case di abitazione capaci di offrire tranquillo asilo agli abitanti. Perciò dove appena fu possibile, si sono fiancheggiate queste arterie con striscie di verde, prevedendo un congruo arretramento delle fronti dei nuovi fabbricati.

TANGENZIALE NORD-SUD I N T E R N A

La copertura del torrente Cosia già in parte eseguita e per il resto in preparazione, decisa per improrogabili necessità di ordine igienico, offre una nuova chiara direttrice al traffico di transito pur conservando ad esso un tracciato molto prossimo al nucleo centrale. Tale tipo di tracciato sarebbe assolutamente da sconsigliarsi se il traffico di transito fosse di tipo commerciale: poichè esso invece è di tipo prevalentemente turistico e per lunga abitudine suole il più delle volte far breve sosta in Como (Piazza Cavour), il tracciato summenzionato presenta innegabili vantaggi.

Il traffico proveniente da Milano, Varese e Cantù percorre la strada « Napoleona », abbandona l'attuale percorso di Via Milano e raggiunge direttamente il Cosia per una nuova via ricavata incidendo in un nucleo in condizioni igieniche particolarmente deprecabili, attraversa il Lungo Lario Trento e raggiunge la Via Borgovico, opportunamente allargata a monte, nei pressi della Chiesa di S. Giorgio.

Da Villa Olmo a Cernobbio la strada è allargata secondo il progetto già approvato dalle competenti Autorità.

TANGENZIALE EST-OVEST

Il traffico di Lecco si vale del Cosia coperto e opportunamente sistemato con cavalcavia sulla linea della Nord. Tale tracciato rappresenta la tangenziale Est-Ovest nella immediata sistemazione della rete stradale.

Nel periodo di attuazione del piano regolatore tale tangenziale richiede una più completa sistemazione e si è prevista la creazione di una adeguata arteria nuova che partendo dalla Napoleona poco prima dell'ospedale sorpassa le ferrovie e il torrente con un viadotto per raggiungere a quota alquanto maggiore dell'attuale la strada per Lora che verrà opportunamente sistemata, allargata e adattata al nuovo compito.

Tale strada, che raggiungerà quella per Lecco in comune di Lipomo, avrà una notevole importanza, oltre che per il traffico, per la bellezza dei panorami sulla città e il lago.

TANGENZIALE NORD-SUD E S T E R N A

Si è studiato il richiesto tracciato di una tangenziale fra la Napoleona e la strada di P. Chiasso, a monte delle ferrovie F.F. S.S. e lo si è indicato sulle planimetrie.

Una osservazione in proposito: la nuova tangenziale servirebbe il traffico per Ponte Chiasso e non quello per Cernobbio oggi maggiore del primo.

Realizzata inoltre per ragioni imprescindibili igieniche, di traffico convergente, di traffico per Cernobbio la tangenziale interna, è probabile che la tangenziale esterna rappresenti per molti anni una necessità non più sentita.

Si propone perciò che il comune provveda a inserirla nel piano regolatore futuro eseguendo eventualmente anche gli espropri necessari che, in terreno per la massima parte incolto non sarebbero molto costosi, e ne rimandi l'esecuzione a quel lontano tempo in cui la necessità se ne manifestasse.

Questa cura particolare suggerita per tale arteria è dettata dal fatto che, ove precauzioni di questo genere fossero trascurate, il sorgere, per iniziativa privata di molti altri edifici sul futuro tracciato della strada renderebbe in seguito impossibile o molto costosa la sua realizzazione, dato che un tracciato diverso dal proposto è difficile a trovarsi, a meno di enormi spese di costruzione, per le accidentate condizioni morfologiche del terreno.

Il completo riordino del centro e la creazione dell'arteria Sud-Nord di cui si tratta nell'apposito capitolo risolvono integralmente i problemi del traffico interno.

Speciale carattere hanno due altre strade previste: per il Castel Baradello e per Brunate.

STRADA DEL BARADELLO

La strada per il Baradello rappresenta il completamento di un'opera già iniziata e permetterebbe l'accesso in automobile al belvedere di quota 400 immediatamente sotto la vetta. Completerebbe l'opera la sistemazione delle vie pedonali d'accesso al vicino parco della Rimembranza.

STRADA DI BRUNATE

La strada per Brunate con quelle del Baradello e di Lora formerà una terna di strade panoramiche senza pari.

Essa trova la sua ragione di essere nella necessità di fornire un'accesso automobilistico a Brunate meno disagiata dell'attuale e, alle doti panoramiche precedentemente affermate, col suo tracciato che si svolge grosso-modo a cavallo del dossone che da Brunate scende a Villa Geno unisce il vantaggio di una valorizzazione turistica e costruttiva dei piani di Brunate.

La realizzazione della rete precedentemente descritta richiederà le seguenti opere:

- 1) Esproprio, demolizione e sistemazione stradale (16 m.) degli isolati a Ovest di Via Milano e fino al Cosia. Copertura del Cosia (già prevista) e sua sistemazione con doppia careggiata di 8 m. Prosecuzione in rettilineo (m. 16) sino ai pressi dell'Areo Club, attraversamento dell'isolato tra Via Pasquè e Via Pietro da Breggia. Allargamento a monte della Via Borgo Vico (m. 14). Esecuzione del progetto già approvato dall'Amministrazione Provinciale di allargamento della via per Cernobbio.

- 2) Esecuzione della copertura del Cosia tra le vie Magenta e Mentana e la via per Lecco. Sovrapassaggio alla linea delle F.N.M. con accesso in pendenza a valle e raccordo in piano a monte.
- 3) Rettifiche alla via Luigi Dotterio.
- 4) Demolizione dell'isolato di Piazza Coloniola.
- 5) Viadotto di m. 190 circa, tracciamento di un piccolo tratto nuovo, sistemazione e allargamento (m. 14) dell'attuale strada comunale per Lora.
- 6) Strada del Castel Baradello (Km. 1.400, larghezza utile m. 5, pendenza media 8,2 %, massima 9,5 %).
- 7) Strada nuova per Brunate (Km. 7,800, larghezza m. 7 pendenza media 6,10 %, pendenza massima 8 %).

Comunicazioni e trasporti

La particolare posizione nodale di Como si rispecchia nel convergere in essa dei numerosi mezzi di trasporto attuali che sono rappresentati in una delle tavole d'inquadramento regionale. (N. 1).

Particolarmente importante è quindi lo studio della loro organizzazione avvenire in uno con quella dei mezzi di trasporto urbano.

LE FERROVIE DELLO STATO

La linea ferroviaria dello Stato proveniente da Chiasso (Gottardo) si biforca alla stazione di Albate-Camerlata per Monza-Milano e Cantù-Lecco. La stazione che è dotata anche di un sufficiente parco merci è oggi raccordata allo scalo a lago con una linea in parte su viadotto, in parte in trincea, che attraversa a raso il lungo Lario Trento. Tale sistemazione è assolutamente non più rispondente allo sviluppo di Como e al traffico del Lungo Lario, per tacere del problema estetico. Si è progettato di sopprimere tale raccordo e lo scalo a lago, destinando l'area relativa a incremento degli adiacenti pubblici giardini. Siccome le F.F. S.S. pare non possano rinunciare a un raccordo a lago il cui traffico del resto per alcune merci povere è ancora notevole, si è previsto di creare nella piana di Tavernola, destinata a sviluppo industriale, una darsena unita al lago dall'ultimo tratto del fiume Breggia opportunamente sistemato e di unirvi un parco merci collegato alla linea attuale di Chiasso con un percorso di Km. 1,775 per buona parte in galleria. Tale parco permetterà di raccordare anche le industrie delle zone adiacenti. I progettisti si sono perfettamente resi conto come una soluzione di questo genere sia notevolmente costosa, ma la situazione odierna non può ulteriormente durare e le F.F. S.S. stesse saranno costrette a riconoscerlo. Scartata l'idea dell'abolizione pura e semplice, abolizione che potrebbe forse in un futuro prossimo essere consigliata dall'enorme incremento dei trasporti automobilistici, non è pensabile altra soluzione o migliore o meno onerosa.

LE FERROVIE NORD-MILANO

E' questa rete di ferrovie secondarie che collega Como con Saronno-Milano e Varese-Laveno che ha forse la massima importanza dal punto di vista del traffico locale.

Si è già visto a quali inconvenienti desse luogo il suo tracciato e quali provvedimenti si proponessero per ovviarvi.

A riforma avvenuta e compiuta l'elettificazione della linea, sarebbe abolito il raccordo merci a Lago, il cui traffico è poco importante; la stazione di Borghi-Como diverrebbe capolinea con un opportuno ingrandimento e siste-

mazione del parco di sosta e del deposito locomotori sull'area dell'attuale Macello e adiacenti. Il tronco fino a Lago sarà esercito con servizio a spola di tipo tranviario e la stazione di Como Lago conterrà i soli servizi per viaggiatori.

LINEE TRANVIARIE

Tutte le linee tranviarie urbane del Comune di Como, nonché quelle intercomunali facenti capo a Como fanno capolinea in P. Cavour, presso i pontili di approdo dei battelli del servizio lacuale.

Esse sono le seguenti: -

Como (Piazza Cavour) - P. Chiasso	Km. 5,180
» » » Cernobbio-Maslianico	» 6,621
» » » Camerlata-Cantù	» 11,715
» » » Camerlata-Appiano-Mozzate	» 24,647
» » » Erba-Lecco	» 30,941

Infine la linea delle Stazioni, dalla Stazione di S. Giovanni delle F.F. S.S. a P. Cavour, P. Umberto I, (stazione Como-Lago delle F.N.M.) - Stazione inferiore della Funicolare Como-Brunate (Km. 1,582).

Notevole, su queste tranvie, il trasporto delle masse operaie al mattino e alla sera.

Sono in corso trattative tra l'Amministrazione Provinciale di Como, il Comune di Como e la Società concessionaria ed esercente delle tranvie per la sostituzione del servizio tranviario per P.te Chiasso e per Cernobbio e Maslianico con un servizio filoviario, da effettuarsi con comode vetture del tipo di quelle in servizio sulla filovia Loreto-Dergano in Milano, con le quali, oltre che offrire al pubblico viaggiante un notevole maggiore conforto, si potranno ottenere velocità commerciali assai maggiori rispetto a quelle consentite da un servizio tranviario, anche pel fatto che la filovia, pur facendo essa pure capo a P. Cavour, seguirà il rettilineo del Lungo Lario Trento e Via XXVII Maggio.

Con tale trasformazione di servizi, conseguente rimozione dei binari tranviari e sistemazione delle pavimentazioni, si migliorerà notevolmente la viabilità di Via Domenico Fontana, P. Volta, Via Garibaldi, Via Tolomeo Gallio e Borgovico, oltre che la strada Regina per Cernobbio, e il tratto di Strada Statale dei Giovi dal Largo Spluga a P. Chiasso.

GLI AUTOBUS EXTRAURBANI

Le linee di autobus extraurbani facenti capo a Como, gestite da varie ditte, sono le seguenti:

- Como Dongo Garzeno
- Como Cermenate Lomazzo
- Como Molina Lemna

Como Missaglia Merate
Como P. Chiasso
Como Varese
Como S. Fermo Uggiate
Como Carate Brianza
Como Argegno Lanzo
Como Argegno Menaggio
Como Argegno Menaggio Colico
Como Nesso Bellagio
Como Campione.

Transitano inoltre da Como le linee regolari turistiche Milano (autostrada) Como Cernobbio e Milano Como Campione.

Nel complesso tale rete può essere ritenuta sufficiente e soddisfacente; nulla del resto si opporrà a un suo eventuale ampliamento o completamento, posto che si è provveduto a una completa riorganizzazione della rete stradale.

F U N I C O L A R E Il previsto raddoppiamento di capienza delle vetture della funicolare di Brunate lascerà un certo margine alle crescenti richieste di trasporto, specie quando la nuova strada prevista consentirà a molti di salire agevolmente con l'automobile fino a Brunate.

LA NAVIGAZIONE LACUALE Questo servizio è oggi quello che presenta le maggiori deficienze nel senso che velocità e frequenza non hanno seguito la rapida evoluzione degli altri mezzi di trasporto. Una completa riorganizzazione e un coraggioso adeguamento alle moderne necessità sono indispensabili e formeranno senza dubbio oggetto di studio accurato in sede del già menzionato piano regionale.

Z o n i z z a z i o n e

Il piano prevede le seguenti zone:

- 1) La città murata
- 2) Zone residenziali a costruzione intensiva
- 3) Zone residenziali a costruzione semi-intensiva
- 4) Zone residenziali a costruzione estensiva
- 5) Zone verdi pubbliche
- 6) Zone vincolate
- 7) Zone verdi rurali
- 8) Zone sportive
- 9) Zone sanitarie
- 10) Zone industriali
- 11) Zone ferroviarie

LA CITTA' MURATA

Rappresenta la City di Como e per ragioni economiche ben evidenti nonché per mantenere quello che è il suo aspetto caratteristico vi sarà consentita la costruzione di carattere intensivo a serie chiusa. Per tale si intende una costruzione con cortili chiusi di sufficiente ampiezza e un'altezza di 14-15 m. (3 piani più il piano terreno) salvo quelle eccezioni che per ragioni speciali saranno concesse, essendo state come masse previste nel piano regolatore di dettaglio definitivo. Tenuto conto che parte degli edifici avranno destinazione a uffici o rappresentativa, e della mancanza quasi assoluta di zone verdi, la popolazione contenuta nella zona dovrà essere di circa 200 abitanti per ettaro con un totale di circa 9000 abitanti.

ZONE RESIDENZIALI

Le costruzioni di tipo intensivo sono state limitate a quelle zone di completamento di lottizzazioni già iniziate. Quelle di nuova ideazione sono prospicienti gli assi di nuovi quartieri o concorrono a dare particolare aspetto architettonico al centro dei quartieri stessi. **E' importante in ogni caso mettere in rilievo come i progettisti rifuggano dal prevedere lotti di case addossate e a cortili chiusi, e che il termine « costruzione intensiva» si riferisce unicamente al numero di piani delle case di nuova fabbricazione, che si intendono però sempre prospicienti cortili aperti con uno o più lati verso strada.** Per tali zone si prevede una densità massima di $200 \div 250$ abitanti per ettaro.

Zone di costruzione semi intensiva sono quasi tutte le altre, per le quali sono previste costruzioni a schiera o variamente disposte, ma con non più di tre piani e una densità media di $100 \div 150$ abitanti per ettaro.

In varie zone isolate o in congiunzione a quelle semi intensive si sono create zone estensive: tali zone sono per la massima parte realizzate mediante costruzioni di ville o villini, di casette isolate o abbinata e dotate di ampio giardino individuale.

LE ZONE VERDI

Se le forti accidentalità altimetriche hanno concesso a Como la fortuna di un ambiente verde a poca distanza dal centro è altresì vero come nel nucleo abitato le zone verdi siano estremamente rare di numero e ridotte di superficie.

Gli autori si sono sforzati di migliorare tale situazione nel limite del possibile e di conservarla ove era buona con 3 ordini di provvedimenti: Aumentando il patrimonio di verde pubblico di proprietà del comune; vincolando a verde giardini o zone verdi di privata proprietà; imponendo la denominazione di verde rurale alle zone non destinate all'edificazione.

Si è inoltre cercato di collegare le varie zone verdi fra loro, se non altro a mezzo di semplici viali alberati, a costituire un vero e proprio sistema del verde.

Fra il verde pubblico possiamo citare il completamento e l'integrale mantenimento dei pubblici giardini tra l'ex-scalo merci delle F.F. S.S. e lo stadio, la sistemazione a verde dell'arteria ricavata dalla copertura del Cosia, la sistemazione a pubblico giardino di una parte dell'area dell'attuale manicomio, le sistemazioni verdi degli assi di tutti i nuovi quartieri e di alcune fasce d'isolamento di quartieri residenziali operai dalle prossime zone industriali.

Tra le zone vincolate a verde ricorderemo quelle fra le mura e il Viale Varese e le strisce laterali delle arterie di traffico di nuova creazione, imposte sia per ragioni di tranquillità per le abitazioni fronteggianti, sia per permettere un'eventuale ingrandimento delle strade stesse.

Tutta la zona dichiarata verde rurale dovrà essere mantenuta a verde obbligato. — A tale risultato si potrà giungere non permettendo che la costruzione in tali zone superi il rapporto di 10 mq. di area coperta per ogni 500 mq. di area coltivata. Solo seguendo queste prevenienze si potrà impedire che la costruzione si distribuisca un poco dappertutto richiedendo infinite cure e gravissimi oneri da parte del comune per impianti stradali e pubblici servizi.

ZONE SPORTIVE

Oltre allo stadio attualmente in sistemazione e specialmente destinato ad accogliere le organizzazioni giovanili dell'O.N.B., si sono previsti dei campi di sport e di gioco nei principali quartieri residenziali studiati. Tali concetti di decentramento sono i soli che permettono veramente a vasti strati della popolazione di dedicare qualche ora giornaliera o almeno settimanale a una sana pratica di esercizi fisici all'aperto.

ZONE SANITARIE

Recentissima è la costruzione del nuovo ospedale che sorge in una posizione che a un sufficiente isolamento dal traffico unisce una ottima esposizione e una distanza non grande dal centro.

Il dispensario antitubercolare, quello per le malattie mentali, il consultorio della Maternità e Infanzia, il Dispensario per i lattanti e i Laboratori di Profilassi Chimico e Batteriologico troveranno posto su parti dell'area dell'ex ospedale di S. Anna, in località quindi di facilissimo accesso.

Il Manicomio Provinciale, che è stato costruito in una zona a quei tempi molto propizia e completamente fuori dalla città, è venuto oggi a trovarsi non solo raggiunto ma oltrepassato dalle costruzioni e a rappresentare quasi l'unica zona adatta alla espansione edificatoria.

Pensare a un immediato trasloco del Manicomio sarebbe certo eccessivo, ma prevederlo entro il trentennio di attuazione del piano regolatore è indispensabile.

D'altronde la vendita delle aree in tale posizione coprirà senza dubbio la massima parte delle spese di riedificazione.

I progettisti consigliano come la più opportuna per il nuovo impianto un'area del comune di Albate di buona esposizione e riparata dai venti, collegata già a Como con tranvie.

L'Amministrazione Provinciale dovrebbe provvedere al suo immediato acquisto e a un prezzo che non sarebbe elevato, allo studio di un progetto di massima e alla piantagione di piante di alto fusto, così che quando desiderasse di compiere il trasloco dell'impianto si troverebbe in possesso a poco prezzo di un'area opportuna e riccamente ombreggiata.

ZONE INDUSTRIALI

Le costruzioni di carattere industriale sorgono a Como un pò dovunque; nè si può pensare, nei ristretti limiti di tempo concesso per l'esecuzione del nostro piano regolatore, di spostare e ricostruire tutti gli importanti impianti esistenti, dei quali molti ancora efficientissimi.

Il piano prevede, come del resto propone il bando, la creazione di due zone industriali modernamente attrezzate; l'una nella vallata di Tavernola, l'altra sull'altipiano di Camerlata.

La prima sarà raccordata alle F.F.S.S. se sarà eseguito nella posizione prevista il nuovo raccordo a Lago.

La seconda sarà raccordata sia alle F.F. S.S. che alla F.N.M. e in diretta comunicazione colle strade per Milano e Varese.

Specie quest'ultima zona, che segue una tendenza già chiaramente delineata, è destinata a un sicuro successo.

Ci sembra inutile insistere sulla opportunità di prevedere zone esclusivamente destinate alle industrie perchè tale concetto è ormai inscindibile dai criteri fondamentali della moderna urbanistica e in ogni caso tale opportunità

risulta intuitiva per quanto riguarda i problemi generali igienici, sociali, di traffico ed estetici del complesso cittadino. Piuttosto i progettisti suggeriscono fin d'ora che il comune favorisca con tutti i mezzi a sua disposizione (facilitazioni da prevedersi nel Regolamento Edilizio e facilitazioni fiscali) le industrie che intendono far sorgere o trasportare i loro impianti nelle zone previste.

ZONE FERROVIARIE

Oltre alle strisce occupate dai binari di manovra esiste un parco merci alla stazione di S. Giovanni e se ne prevede uno a Tavernola per le F.F. S.S. Le F.N.M. arretrando la stazione di testa, nel modo già descritto, a Como Borghi, creeranno sull'area dell'attuale Macello e adiacenti il parco vagoni e il deposito locomotori.

I l c e n t r o

I criteri seguiti nello studio del piano regolatore del centro sono i seguenti:

- 1) rispetto alla fisionomia della città
- 2) risanamento delle zone in condizioni igieniche deprecabili
- 3) creazione di arterie sufficienti al traffico in città
- 4) messa in valore dei monumenti cittadini.

NUOVA ARTERIA NORD-SUD

La necessità di migliorare le comunicazioni Nord-Sud o, per essere precisi, tra Piazza Cavour e Piazza Vittoria è fortemente sentita. Con la creazione della tangenziale che permette il rapido diretto collegamento tra la Napoleona e le strade per P.te Chiasso e Cernobbio, non si può dire di avere completamente risolto il problema del traffico proveniente grosso modo da Milano e Varese.

Il problema di Como è particolarissimo e bisogna tenere conto che Piazza Cavour è meta attraente per non dire programmatica di ogni turista. Di qui la necessità di consentire una comunicazione diretta attraverso il cuore della città.

I progettisti sono stati sorretti in questa decisione dal fatto che la nuova strada, così come è stata tracciata, incide per la maggior parte del suo percorso in zone igienicamente deprecabili e le cui caratteristiche ambientali non sono certo tali da valer loro di sopravvivere.

Relegare nei ricordi del passato le tortuosità infette delle vie Boldoni, Ballerini, Cortesella, Borromino, Muralto, Vittani, con la creazione di un'arteria che risolva contemporaneamente annosi e gravi problemi di viabilità e di estetica cittadina: questa è la felice conclusione cui si è voluto arrivare. Lo sbocco della nuova strada in Piazza Cavour porta con sé la sistemazione della stessa, con l'abbattimento dell'isolato della « Barchetta » e la costruzione pressapoco sullo stesso filo di un edificio a portici, che limiti degnamente dal lato verso terra questa piazza a ragione tanto decantata. E' chiaro quanto i problemi viari, igienici ed estetici siano qui intimamente legati e non sembra presunzione il credere che la sistemazione proposta elimini brutture inammissibili, crei uno sfogo a una necessità imprescindibile del traffico, e conferisca infine al rinnovato centro cittadino una fisionomia del tutto degna e armonica.

Seguendo la nuova arteria partendo da P. Torre osserviamo che essa segue l'attuale flusso naturale dei pedoni, e s'inserisce senza sforzo nella rete esistente. Essa incontra nel suo cammino due piazzette di smistamento,

dopo di ch  prosegue rettilinea fino a Piazza Cavour, avendo lo sfondo incomparabile dei monti di Cernobbio.

In prossimit  dello sbocco si allarga in una piazza di sosta sussidiaria, compito di quale importanza non occorre dire, quando si pensi all'impressionante numero di macchine stazionanti in Piazza Cavour nei giorni festivi della bella stagione, che   quanto dire per sette mesi all'anno.

Piazza Roma cui oggi   devoluto il compito di sussidiaria, per quanto a due passi da Piazza Cavour,  , come comunemente suol dirsi, fuori mano e perci  scarsamente utilizzata, anche per la mancanza di un qualsiasi richiamo.

La nuova arteria, sempre per chi proviene da Porta Torre, poco prima dell'attuale incrocio Lucini Cinque Giornate incontra la nuova strada che porta a Piazza Duomo.

PIAZZA VOLTA

E' attualmente e rester  punto di passaggio obbligato del percorso pi  breve e diretto tra la stazione delle F.F. S.S. e le piazze Cavour e del Duomo.

E' ora insufficiente alla sua funzione, con un contorno eccessivamente tormentato e un assetto estetico non degno del grande nome che porta.

Con l'allargamento di Via Fontana e la nuova strada parallela a questa, che saranno percorse a senso unico, il problema viario suaccennato   risolto.

La fisionomia futura   completata dal nuovo **Palazzo del Governo**.

Non si capisce infatti l'opportunit , per trovar posto alla nuova Prefettura, di menomare, come in progetto, quell'unico giardino pubblico di Como prossimo al centro, di gi  non molto vasto, con l'abolizione per giunta del Viale Corridoni che costituisce la naturale via d'accesso allo Stadio, come ben aveva compreso chi ne decise l'apertura.

PIAZZA DEL DUOMO

Non si pu  certo dire che si tratti di un classico monumento-ambiente.

La cortina di case che chiude la piazza verso lo sbocco di Via Vittorio Emanuele, meno che costituire una caratteristica ambientale,   una mortificazione del Duomo stesso.

Esistono in Italia decine e decine di piazze che contengono una chiesa insigne, piazze contorte, sbilenche, senza l'ombra di una simmetria neppure rudimentale, ma che hanno un loro carattere intangibile, una loro intima poesia che ne fanno dei gioielli di architettura urbana.

Per la piazza del Duomo di Como non si pu  dire altrettanto.

Il prolungamento dei portici di via Maestri Comacini o, passi l'espressione, l'arretramento di Via Cinque Giornate sul filo della precedente, compirebbe la cornice, gi  perfetta nel resto, a tanto quadro, costituirebbe l'ultimo tocco, non lieve invero, che lungi dal falsare quanto di bello presenta la piazza attualmente, lo valorizzerebbe e compirebbe degnamente.

Nè è da trascurare il fattore viabilità. Il prolungamento di Via Maestri Comacini fino a sfociare nella nuova arteria nord-sud, unitamente alla rettificazione del primo tratto di via Vittorio Emanuele, permetterebbe di ripristinare la circolazione dei veicoli, limitandola però sempre a tangere il fianco sud del Duomo, mantenendo cioè il divieto di attraversamento della piazza. Ne deriverebbero ovvi vantaggi: non si può infatti continuare a costringere nell'angusto passaggio fra il Broletto e i portici del Pretorio il traffico notevole fra la vasta zona a ovest del Duomo e Piazza Giuseppe Verdi (intendi Sociale, Casa del Fascio e Quartieri est) traffico che oggi sovraccarica per giunta la già satura Piazza Cavour.

Tale traffico verso ovest poi, per la realizzazione della nuova rete, tenderà piuttosto ad aumentare che a contrarsi.

PIAZZA S. FEDELE E' prevista la demolizione dell'intero lotto di casupole addossate al fianco sinistro della chiesa e prospiciente le vie Vittorio Emanuele, Indipendenza e Pantera. Si ottiene così il liberamento della chiesa da cassette antigieniche, creando nuovi favorevoli punti di vista sull'abside oggi quasi celata e la possibilità del completamento della facciata.

L'isolato tra la Piazza S. Fedele e Via Indipendenza viene anch'esso demolito (anche per ragioni di decoro) e ricostruito con lo stesso filo sulla piazza ma alquanto ravvicinato alla chiesa, in modo da mantenere quello che è il caratteristico « taglio » delle prospettive della piazza stessa.

Tale soluzione consente poi, cosa tutt'altro che trascurabile, un migliore collegamento tra la zona di Via Indipendenza e gli Uffici Comunali.

LUNGO LARIO TRENTO L'abolizione del raccordo a lago delle F.F. S.S. libererà questa bella strada, oltre che da un ostacolo grave, da una bruttura insopportabile, dall'eliminazione della quale trarrà non poco vantaggio il decoro del Mausoleo Voltiano, e permetterà che la passeggiata lungo lago continui senza interruzioni da Piazza Cavour alla nuova rotonda in prossimità dell'idroscalo.

Inoltre il Mausoleo Voltiano avrà così finalmente le sue immediate vicinanze decorosamente sistemate (Tav. N. 22).

La copertura del Cosia, il nuovo accesso alla Via Borgovico allargata, la sistemazione dell'inizio della strada di S. Fermo faranno sì che questa zona che già oggi è una delle più ridenti della città possa non temere il confronto con le più celebrate plaghe rivierasche italiane e straniere.

LUNGO LARIO TRIESTE Anche qui il raccordo ferroviario, sebbene in meno grave misura che per il Lungo Lario Trento, costituisce un notevole ingombro più che altro di carattere estetico. Lo si è eliminato, come si è già visto, pensando che i vantaggi

ottenuti superano di gran lunga gli inconvenienti, tenuto conto che il trasbor-
do merci tra lago e F.N.M. ha una scarsa importanza ed è destinato a ulte-
riormente contrarsi col volgere del tempo.

La strada a lago giunta di fronte alla nuova stazione della funicolare,
ricostruita sull'area della vicina autorimessa, passa a sinistra di quelle forche
caudine che sono l'attuale accesso al viale di Villa Margherita. (Tav. N. 22).
Il viale allargato con un marciapiede a sbalzo sul lago consentirà una si-
cura e magnifica passeggiata pedonale oltre che un comodo accesso dei veicoli
al parco di Villa Margherita, meta estiva ricercata.

VITTORIO EMANUELE Nel tratto tra la piazza del Duomo e il Municipio presenta la caratteristica di
avere un lato perfettamente rettilineo e l'altro che è un susseguirsi di spor-
genze e rientranze. Quest'ultimo è stato rettificato ottenendo così anche
il rinnovamento igienico di una zona particolarmente deprecabile.

A. G. CARDUCCI Si è indicata la sistemazione dello sbocco di tale via in via Giovia secondo il
progetto in corso di studio da parte del Comune.
Un porticato sull'asse di via Odescalchi darà accesso a una nuova ala della
Civica Biblioteca.

VEDIMENTI MINORI Rettifiche minori e correzioni di fili stradali che hanno valore solo in caso di
ricostruzione si sono indicati in Via Diaz e in Via Volta. (Tav. N. 19).

Attuazione del piano regolatore

Allo stato attuale delle cose, mentre si attende la nuova legge urbanistica che è allo studio, la realizzazione del piano regolatore richiederebbe provvedimenti legislativi particolari come già è avvenuto per altre città. Senza entrare in dettagli circa la nota procedura degli espropri, delle indennità e dei contributi, accenniamo qui sommariamente al procedimento d'esecuzione del piano stesso.

Esso dovrà comprendere due fasi: il piano di primo grado e il piano di secondo grado.

Il piano di 1° grado riguarderà, sia per la città interna che per la zona d'ampliamento, le linee principalissime del piano, i così detti assi fondamentali a grandi maglie, la destinazione edilizia delle varie zone, il disciplinamento della fabbricazione lungo le arterie previste da esso piano, gli spazi liberi più importanti, ecc.

Esso dovrà quindi delineare la zona d'influenza del piano generale, imponendo il divieto di fabbricazione laddove si prevedono spazi liberi, allo scopo di evitare il disordinato e antieconomico espandersi della città oggi molte volte lasciato all'iniziativa privata; avrà esecuzione in termini di tempo molto larghi e potrà adeguarsi man mano alle esigenze e alle possibilità economiche mantenendo però immutate le sue linee fondamentali.

Il piano di 2° grado, più determinato nel tempo e attuabile in termini relativamente più brevi, contemplerà la soluzione dei vari problemi riguardanti le zone comprese nella grande maglia tracciata dal piano di 1° grado, fisserà i criteri particolari dell'edilizia e della viabilità, si adatterà alle condizioni locali per determinare quelle premesse, in ordine alla fabbricazione, che vedremo essere condizione preliminare di un nuovo ordine edilizio.

In tal modo sarà possibile graduare le opere, tanto nella vecchia città quanto nella zona d'espansione, senza disordine e senza rischio d'iniziative che rimangano in tronco. In particolare, per ciò che riguarda l'ampliamento, si raggiungerà lo sviluppo graduale e metodico con possibilità di organici completamenti e di rispondenza ai bisogni che man mano si presenteranno; con possibilità inoltre di sviluppare i pubblici servizi ordinatamente e parallelamente alla fabbricazione, con quale vantaggio per l'economia in generale è qui inutile ripetere.

Per ultimo accenniamo alla necessità che **il Comune, per l'esecuzione del piano regolatore, abbia legalmente libertà d'azione onde poter estendere l'esproprio a zone più vaste che non siano quelle materialmente limitate alla superficie delle opere da attuarsi.** La possibilità di **esproprio per zona, in-**

sieme con le altre di regolazione delle parcelle e dei confini e di formazione dei **comparti**, sarà grandemente vantaggiosa alla realizzazione tecnica, economica, estetica del piano regolatore modernamente inteso.

REGOLAMENTO EDILIZIO

L'attuazione del piano regolatore che involge un periodo di alcuni decenni e che non si limita più come nel passato a un semplice e schematico tracciamento di strade ma rappresenta invece una precisa organizzazione urbanistica richiede che di pari passo o, meglio, in anticipo, il Regolamento Edilizio venga opportunamente aggiornato. **Occorre cioè che il Regolamento Edilizio parta dalle premesse di una differenziazione per zone, senza di che non è pensabile oggi un ordinato e organico assetto urbano.** Occorre che in queste premesse siano già distinte le varie zone a seconda del tipo di fabbricazione, del numero ammissibile di abitanti per ettaro, del numero di piani costruibili nei singoli lotti.

Un regolamento siffatto, che tenga conto delle disposizioni legislative in vigore e si appoggi per il resto a provvedimenti speciali da emanarsi per il piano regolatore, dovrebbe, in linea di grande massima, distinguere nelle zone di ampliamento le case a schiera dalle case isolate, fissando la posizione delle fronti principali rispetto ai cigli stradali e le mutue distanze delle case tra di loro, dovrebbe quindi impedire la formazione di cortili chiusi, fissando a priori le condizioni che almeno un lato sia aperto verso spazi pubblici; e sempre un massimo assoluto dell'altezza di gronda in 18-19 metri corrispondenti al piano rialzato e a quattro piani superiori, salvo prevedere in particolari casi quelle maggiori o minori altezze che possano giovare alla fisionomia artistica del quadro urbano. Sarebbe quindi opportuno che il piano regolatore definitivo prevedesse volumetricamente — e soltanto volumetricamente — l'aspetto dei nuovi complessi più importanti (imbocco di una strada, piazza centrale di un quartiere, ecc.) in guisa che il Regolamento Edilizio possa già riferirsi a tali previsioni, imponendo divieti e consentendo deroghe alla norma generale.

Non è qui il luogo di entrare in dettagli circa le altre norme del Regolamento Edilizio. Basti l'averne qui accennate le esigenze fondamentali che riguardano soprattutto il disciplinamento di complessi urbani anziché di singole costruzioni.

Attuazione del piano dal punto di vista economico

Il criterio economico, come del resto si è ripetutamente accennato nel corso della presente relazione, è sempre stato tenuto presente dai progettisti perchè le soluzioni progettate fossero suscettibili di reale attuazione nel campo della pratica. Del resto **un piano regolatore ha valore solo in quanto ne sia possibile la realizzazione, e dal campo della esercitazione teorica scenda in quello fecondo e spesso più arduo della pratica.**

Questo criterio ha informato tutto lo studio non solo del centro ma anche del piano di ampliamento, della creazione dei quartieri nuovi, del collegamento o della sovrapposizione ai preesistenti.

Inoltre è stato tenuto presente il criterio dell'economia di esercizio dei servizi, degli impianti e di tutta la organizzazione cittadina, elemento primo nel Bilancio del Comune e purtroppo quasi sempre trascurato in quella che è la sua sede naturale, il piano regolatore.

Non occorre qui ripetere i risultati dei molti studi compiuti su questo argomento in tutti i paesi del mondo e come l'economia di esercizio di una città organizzata con zonizzazione specializzata e nuclei autonomi, quale quella qui prevista, sia così forte che l'elemento finanziario contribuisce favorevolmente a tale soluzione in misura altrettanto grande di quello igienico ed estetico.

Esula dalle intenzioni e dal compito dei progettisti un'analisi accurata di come il piano potrà essere eseguito e della spesa relativa.

Questo perchè vi si richiederebbe una stesura di piani di perfetto dettaglio, il che implicherebbe di conoscere le intenzioni del Comune riguardo alla successione delle opere, al di fuori di quelle che sono le considerazioni puramente urbanistiche, e le oscillazioni dei prezzi nel periodo considerato. Resterebbero poi sempre non ben determinate le contropartite attive, quali contributi di miglioria, plus-valore di aree possedute o acquistate dal Comune per la esecuzione del piano. Senza contare le contropartite attive indirette come il miglioramento della città, la nuova ricchezza privata, i nuovi traffici e i redditi relativi.

Tutto ciò è ovvio: per questo i progettisti hanno limitato lo studio economico, che è parte integrante del piano progettato, alla individuazione dell'ordine di grandezza delle spese cui si andrà incontro per la realizzazione delle innovazioni previste e delle modificazioni apportate al complesso urbano.

Le principali voci di spesa prevista sono riassunte come segue:

Esproprio per destinazione a sedi stradali nel centro cittadino: mq. 13.000 (a una media di L. 600/mq. che si potrà probabilmente ridurre	L.	7.800.000
Epropri per destinazione a sedi stradali e parchi alla periferia: mq. 600.000	»	6.000.000
Sistemazioni stradali nel centro: mq. 25.000	»	1.750.000
Sistemazione a sedi stradali alla periferia e opere d'arte relative (esclusa la tangenziale nord-sud esterna) mq. 300.000	»	9.000.000
Sistemazione a verde e alberatura: mq. 400.000	»	1.500.000
Nuove costruzioni comunali nei quartieri e in centro:		
Palazzo degli uffici comunali, scuole, campi sportivi, mercati rionali, ecc.	»	7.500.000
Acqua potabile, gas, luce nei quartieri nuovi	»	1.500.000
Fognatura	»	12.000.000
Cavalcavia Ferroviario sul Cosia	»	1.000.000
Costruzioni a carico di Enti Pubblici: Palazzo del Governo, Uffici governativi, Casa dei sindacati, Sede dell'O.N.D. Manicomio, Carcere	»	20.000.000
	L.	68.050.000

Per determinare il valore degli espropri nel centro si è svolta un'accurata indagine sul valore degli affitti che si sono capitalizzati al 3-4 % secondo le località, tasso da considerarsi oggi largamento prudenziale.

ELENCO DELLE TAVOLE PRESENTATE AL CONCORSO

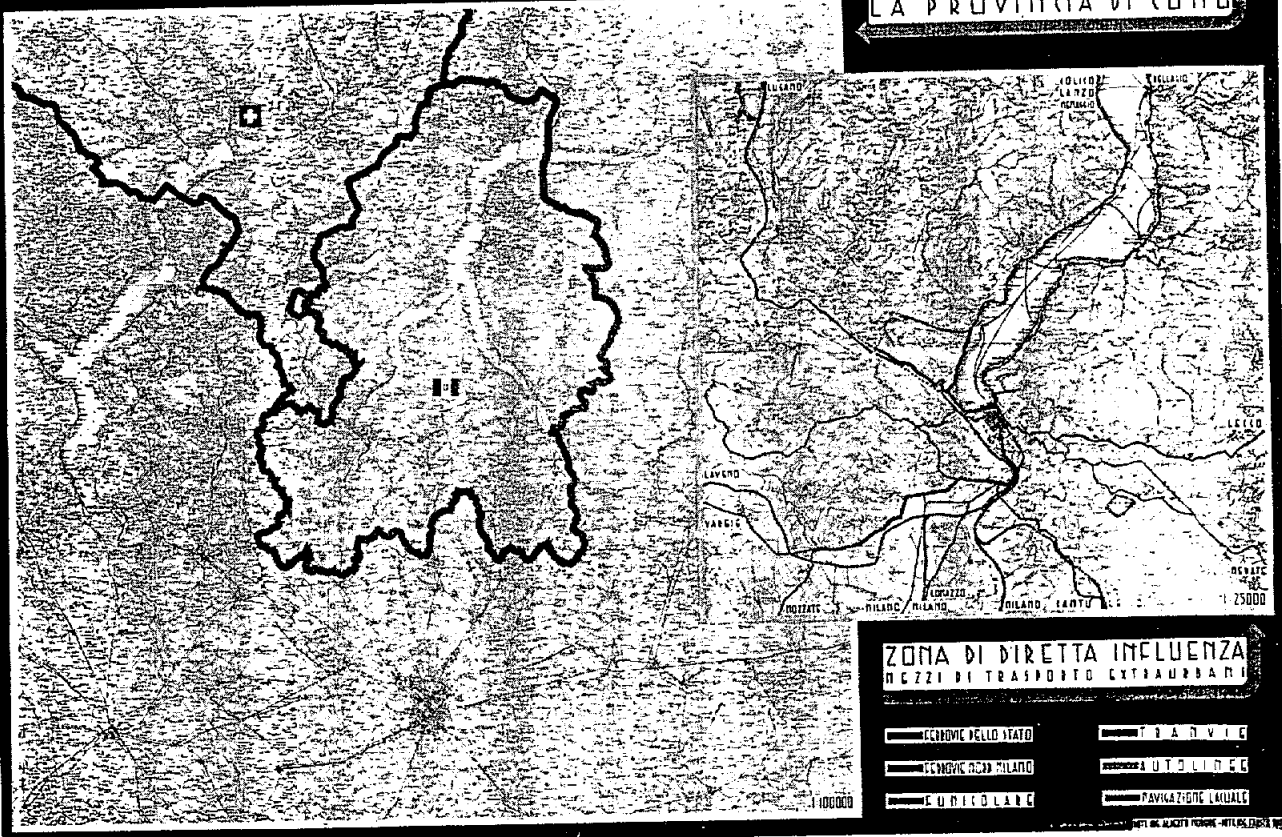
- 1) Piani d'Inquadramento regionale (rapporto 1:100.000 e 1:25.000)
- 2) Como Capoluogo di Provincia e Centro Turistico (rapporto 1:10.000)
- 3) Carte orarie (rapporto 1:1000.000)
- 4) Analisi Demografica della Provincia di Como
- 5) Analisi Demografica della Città di Como
- 6) Analisi del Traffico
- 7) Schizzo Ipsometrico (rapporto 1:5.000)
- 8) Planimetria d'Insieme (rapporto 1:5.000)
- 9) Zonizzazione e Verde (rapporto 1:5.000)
- 10) Posizione degli Edifici Notevoli (rapporto 1:5000)
- 11) Arterie Principali (rapporto 1:5.000)
- 12) Mezzi di Trasporto Urbani ed Extraurbani (rapporto 1:5.000)
- 13) Sviluppo della Rete Viaria (rapporto 1:10.000)
- 14) Collegamento dei Quartieri (rapporto 1:10.000)
- 15) Servizi Pubblici (rapporto 1:10.000)
- 16) Sistemazione del Nucleo Urbano (rapporto 1:2.000)
- 17) Quartieri S. Martino e P.te Chiasso (rapporto 1:2.000)
- 18) Quartieri Tavernola e Camerlata (rapporto 1:2.000)
- 19) Sistemazione della Zona Murata (rapporto 1:1.000)
- 20) Sistemazione di Piazza Cavour e la Piazza Nuova (rapporto 1:500)
- 21) Sistemazioni di Piazza del Duomo e Piazza S. Fedele (rapporto 1:500)
- 22) Schizzi Prospettici di alcune sistemazioni notevoli.

**TAVOLE PRESENTATE
AL CONCORSO**

PIANI D'INQUADRAMENTO REGIONALE

1

LA PROVINCIA DI COMO

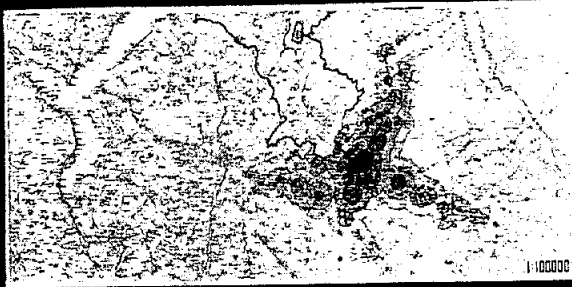


**ZONA DI DIRETTA INFLUENZA
DEI PREZZI DI TRASPORTO EXTRAURBANI**

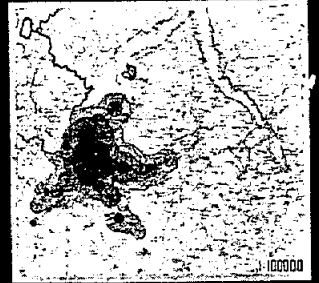
- FERROVIE DELLO STATO
- FERROVIE NORD MILANO
- FERROVIE LOCALI
- FERROVIE
- AUTOSTRADE
- NAVIGAZIONE LACUALE

CARTE ORARIE

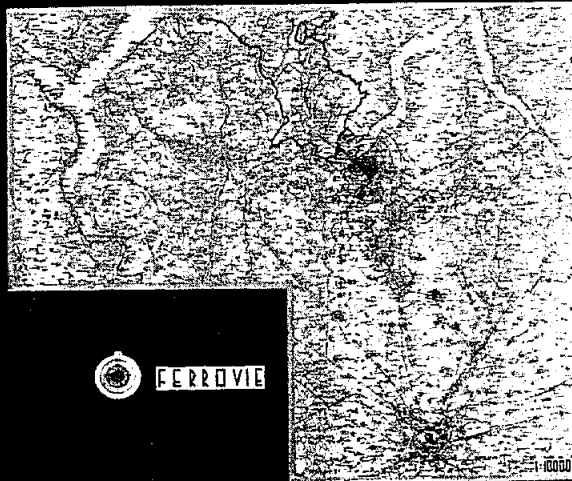
LE CARTE ORARIE SONO LE RAPPRESENTAZIONI IN SCHEMI CHE MOSTRANO ESATTAMENTE LA RETE DI FREQUENZA DI UN CENTRO • SI SONO ELABORATI
A INTERVALLI DI 1/4 D'ORA, 1/2 ORA, 3/4 ORA, 1 ORA, RAPPRESENTANDO IL PIANO REGOLATO CON UN RITMO DI TRASPORTE QUOTIDIANO A PERIODO L'INTERVALLO CORRISPONDENTE



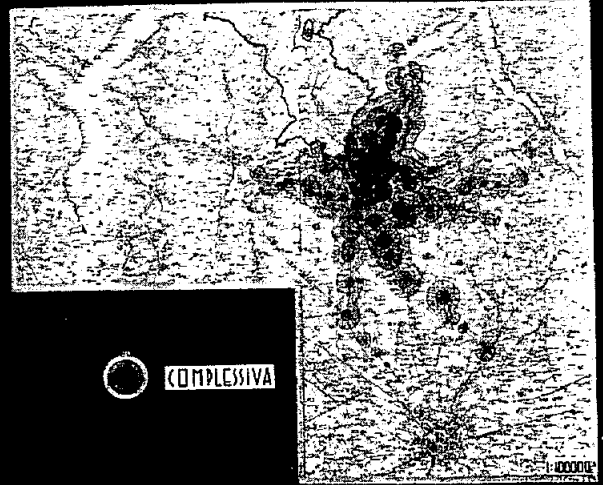
TRAMVIE E PATEGGI



AUTOLINEE



FERROVIE



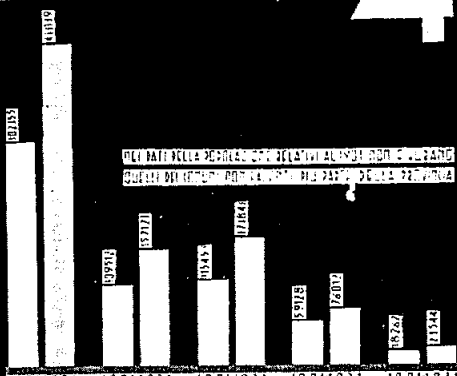
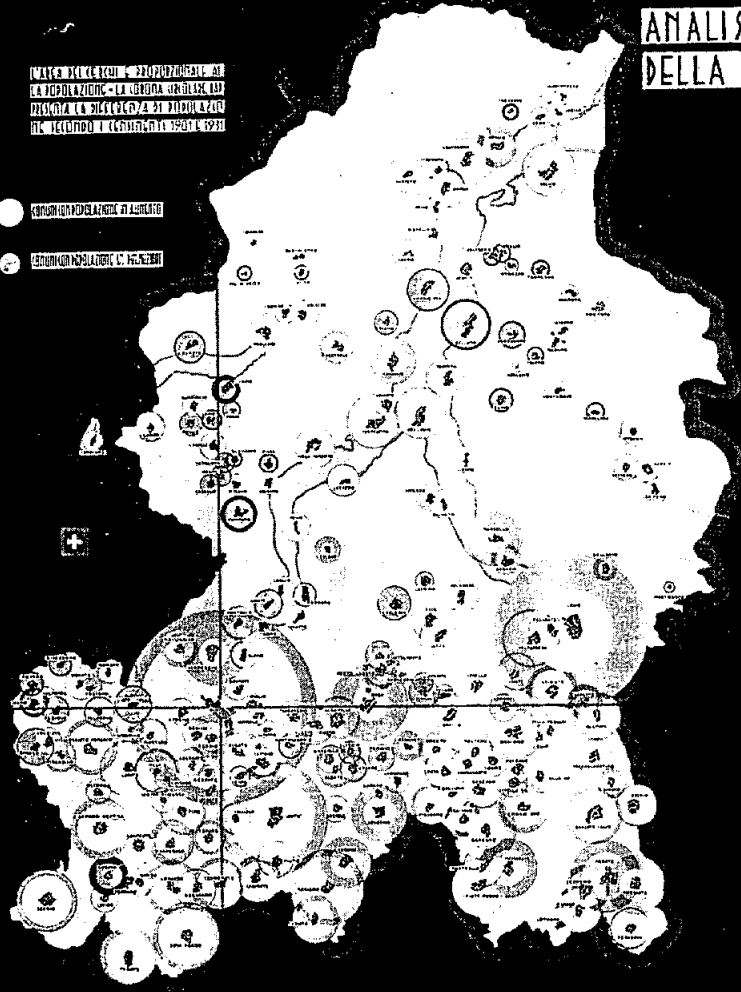
COMPLESSIVA

ANALISI DEMOGRAFICA DELLA PROVINCIA DI COMO

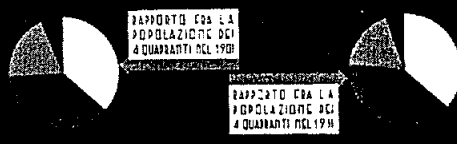
4

LA POPOLAZIONE DELLA PROVINCIA DI COMO NEL 1991
 LA POPOLAZIONE DELLA PROVINCIA DI COMO NEL 1981
 LA POPOLAZIONE DELLA PROVINCIA DI COMO NEL 1971
 LA POPOLAZIONE DELLA PROVINCIA DI COMO NEL 1961

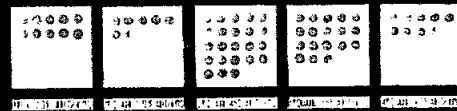
- COMUNI CON POPOLAZIONE > 10.000
- COMUNI CON POPOLAZIONE < 10.000



SVILUPPO DEMOGRAFICO DELLA PROVINCIA DI COMO



DENSITA' DELLA POPOLAZIONE

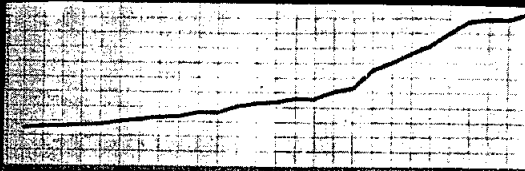


●●●●● RAPPRESENTAZIONE

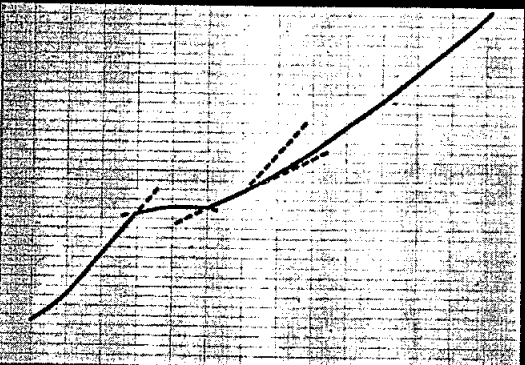
ANALISI DEMOGRAFICA DELLA CITTA' DI COMO

5

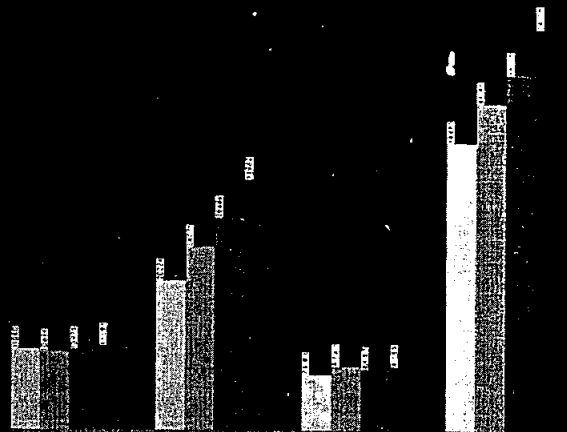
QUESTA ANALISI E' SVOLTA AL DUPlice SCOPO DI INDIVIDUARE L'ANDAMENTO DELLA POPOLAZIONE NEL PASSATO E DI PREVEDERNE NEL FUTURO



SVILUPPO DEMOGRAFICO DI COMO



PREVISIONI DEMOGRAFICHE DI COMO



CITTA' MURATA SOBBORCHI FRAZIONI TOTALE SVILUPPO DI COMO • POPOLAZIONE PRESENTE

DENSITA' DELLA POPOLAZIONE



OGNI • RAPPRESENTA 10 ABITANTI

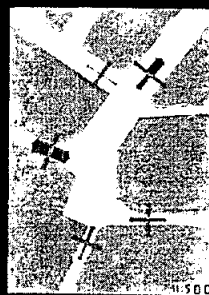
ANALISI DEL TRAFFICO

LE ANALISI DEL TRAFFICO SONO DIVISE A SECONDADE LE REGULARITÀ E I RAPPORTI DEL TRAFFICO IN VARIE STRADE PIUTTOSTO CHE I VALORI ASSOLUTI - DEL TRAFFICO EXTRAURBANO SI SONO AVVALTI I VALORI PER LE PIÙ OSSERVAZIONI DELLA DURATA DI 12 ORE NOTTE - NEL TRAFFICO URBANO SI È ANALIZZATA UNA ORA DI PUNTA CARATTERISTICA - ORE 11-12 SI SONO AVVALTI DEI VALORI A BREVE - LE SCALE DEI DIAGRAMMI SONO IN RAPPORTO AL COEFFICIENTE DI OCCUPAZIONE DEI VEICOLI

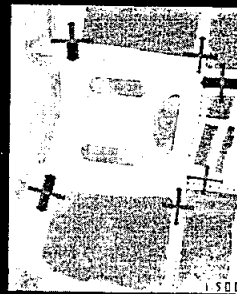


DIAGRAMMI DEL TRAFFICO EXTRAURBANO

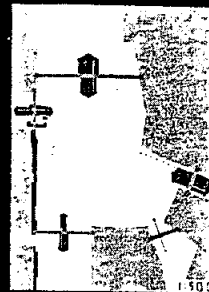
- 1% = 50 AUTOVICOLI
- 1% = 10 VEICOLI A TRE RUOTE
- 1% = 165 MOTORCICLETTE
- 1% = 150 BICICLETTE



PORTA TORONA



PIAZZA NAVONA

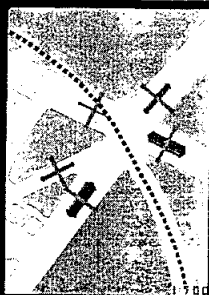


PORTA VITTORIA

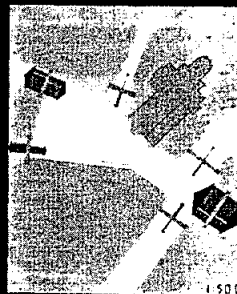


DIAGRAMMI DEL TRAFFICO URBANO

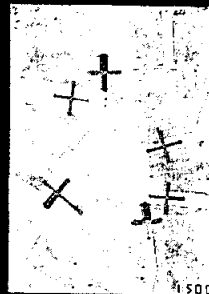
- 1% = 6 AUTOVICOLI
- 1% = 2 VEICOLI A TRE RUOTE
- 1% = 24 MOTORCICLETTE
- 1% = 27 BICICLETTE



URSO LANDI



BASTOLONE



PIAZZA VOLTA

ORDINIO PER IL PIANO REGOLATORE DI CONDO

SCIZZO IPSOMETRICO

7

SI È TRATTATO OPPORTUNO DISCIPLINARE UNO SCIZZO IPSOMETRICO PERCHÉ IN UNA ZONA DI ELEVATA ATTIVITÀ E INTENSITÀ PERICOLOSA PER IL PAESE
GIUNGE UN VALGHE RISPONDENTE ALL'ETTO AD OGNI PROBLEMA URBANISTICO • LA NOTIZIA EQUILIBRATA • LA STATA ABOLIZIONE DELLE LEGGI PER MASSICIA URBANISTICA



DATI DA ALBERTO CONTE - N. 100 - 1962

MONITORIO PER IL PIANO REGOLATORE DI CORDO

PLANIMETRIA D'INSIEME

8

COMO STATI APERIMENTI E RISOLTI PROBLEMI DI GRANDE TRACCEO, DI VIABILITÀ INTERNA, DI DISAMMENTO URBANICO, DI AZIONE
COLLE ESIGENZE ESTETICHE E PARADIPNOME DELLA CITTÀ, L'AMPLIAMENTO E A QUARTIERI DEGRATI E SPACI



FOTO DI ALBERTO PAGGI - 1971 IN 1/25000

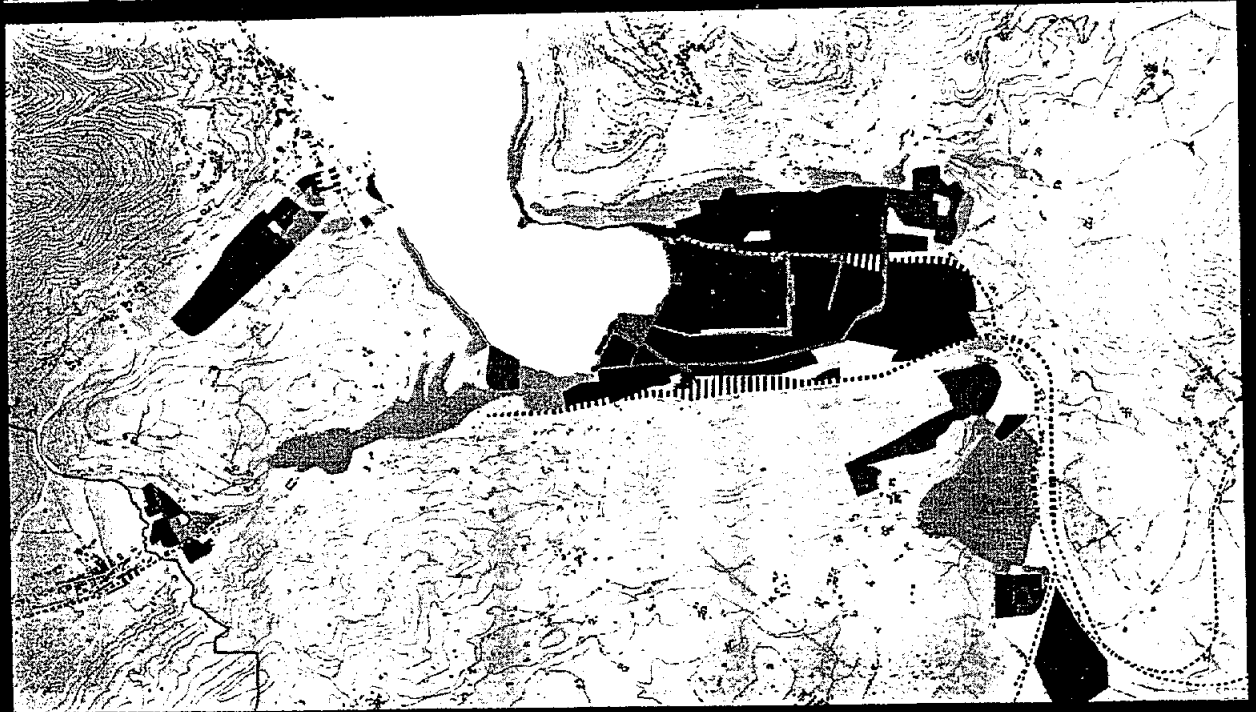
GRUPPO PER IL MARCHIO REGOLATORE DI CORDA

ZONIZZAZIONE E VERDE

9

LA ZONIZZAZIONE SI SPORDE A CIRCOLI E SPECIALIZAZIONE DPC E DI SELEZIONAMENTI

ZONA FLORATA ZONA PROFUMATA ZONA AROMATIZZATA ZONA CEMENTIVA POCO PULSILE VERDE VITICOLA POCO PULSILE ZONA PROFUMATA ZONA AROMATIZZATA ZONA INDUSTRIALE ZONA CEMENTIVA



PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

PRODOTTO PER IL MARCHIO REGOLATORE DI CONTO

POSIZIONE DEGLI EDIFICI NOTEVOLI

10



MONUMENTI NAZIONALI

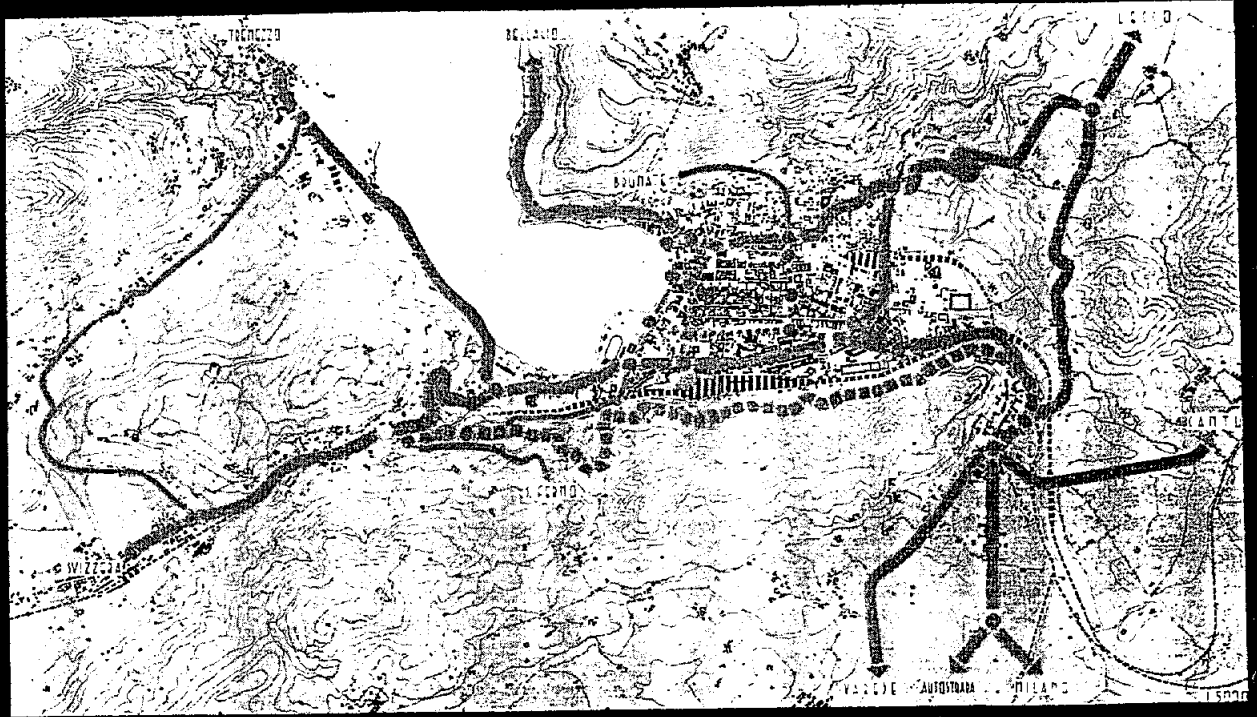
EDIFICI SPECIALI



1:5000

ARTERIE PRINCIPALI

UNA NUOVA ORGANIZZAZIONE E GERARCHIA DELLO STRADE IMPROVANO QUELLE SPECIAMENTE DESTINATE AL TRACCEO. L'AVVIAMENTO DEL TRACCEO DI
FRASISTO SU PARCHEZZALI E LA POSSIBILITA DI ATTRAVERSSARE LA ROMA MODERNA PER TRACCEO CONVERGENTE IDRO LE PROBABILITA DELLA RETE



MAPPA PER IL MANIPOLATORE DI COMO

MEZZI DI TRASPORTO URBANI ED EXTRAURBANI

12

DI FONDO INDICATI I PERCORSI DI TUTTI I SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO

LINEE TRAMVIARIE LINEE FERROVIARIE AUTOREG. URBANE AUTOREG. EXTRAURBANE NAVIGAZIONE LAQUALE FERROVIE DELLO STATO FERROVIE MODERNE PUBBLICITÀ



NOTE IN ALBERTO CRONIN - MITELING - CRONIN

SVILUPPO DELLA RETE VIARIA

RETE ATTUALE - AZIENDA NEL CENTRO LA SUA ORIGINE INTERNA, UNO SVILUPPO CIRCOLARE, E NON BENE PEGGIORATO ALL'ESTERNO. IL TRACCIATO S'INNOVA PER TROVARE UNO SCHEMA CENTRALE UNO STABILE INDIVIDUABILE E CONTINUA A VALERE IN UNA ORDINAZIONE PIU' BEN MERITA. LE STRADE CONVERGONO IN UNO SCHEMA UNICO ATTRAVERSO QUATTRO QUARTIERI.

RETE FUTURA - UNO SVILUPPO LE CARATTERISTICHE FONDAMENTALI DEL VECCHIO NELLE SI SONO INGANZI QUATTRO LINEE COLLETTIVE DEL TRACCIATO INTERNO. IL TRACCIATO PRINCIPALE DI TRANSITO E' AVVIATO SU TANGENZIALI, CIRCOLANTI INDIVIDUABILI E PERIURBANI. LE NUOVE STRADE SI SVILUPPANO PER UNO SCHEMA CENTRALE NEL NUMERO STRUTTURALE NECESSARIO A PERMETTERE UNO SVILUPPO VANTAGGIOSO DELL'AREA PER SVILUPPANDO LE SUE CARATTERISTICHE URBANE PIU' RICCHE SENZA IMPEDIRE AL COMUNE INUTILI OPERE PER SVILUPPANDO MANUTENENDO E PER SVILUPPANDO.



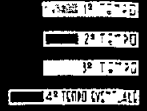
1 LA RETE VIARIA ATTUALE



2 LA RETE VIARIA FUTURA



3 ATTUAZIONE SUCCESSIVA DELLA NUOVA RETE



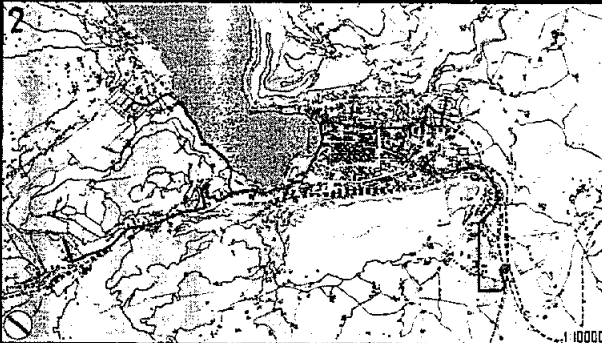
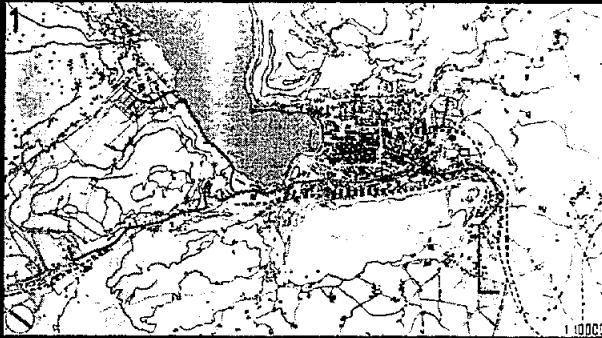
COLLEGAMENTO DEI QUARTIERI

14

1 COLLEGAMENTO COLLA STAZIONE F.F.S.S.

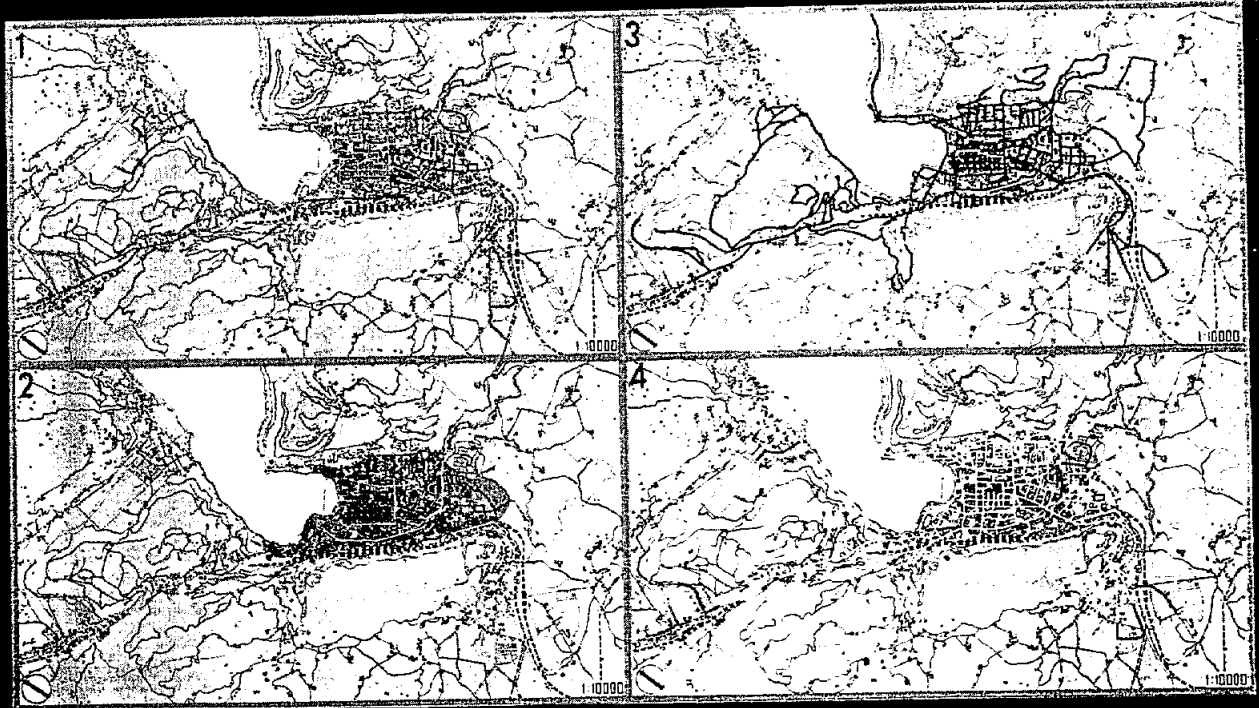
2 COLLEGAMENTO COLLE STAZIONI F.F.N.M.

3 COLLEGAMENTO CON IL CENTRO



SERVIZI PUBBLICI

- 1. ACQUA POTABILE - SCHEMA DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE - ATTUALE E FUTURO. 2. ELETTRICITÀ - ZONA A DESTINO NATURALE
- 3. ELETTRICITÀ - SCHEMA DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE DELL'ENERGIA - ATTUALE E FUTURO. 4. GAS - SCHEMA DELLA RETE PRINCIPALE DI DISTRIBUZIONE - ATTUALE E FUTURO.



STRUMENTO PER IL PIANO REGOLATORE DI CONTO

SISTEMAZIONE DEL NUCLEO URBANO

16

Questa tavola è specialmente destinata a fornire una chiara visione della intera città futura

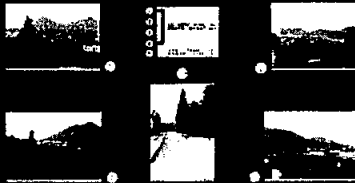
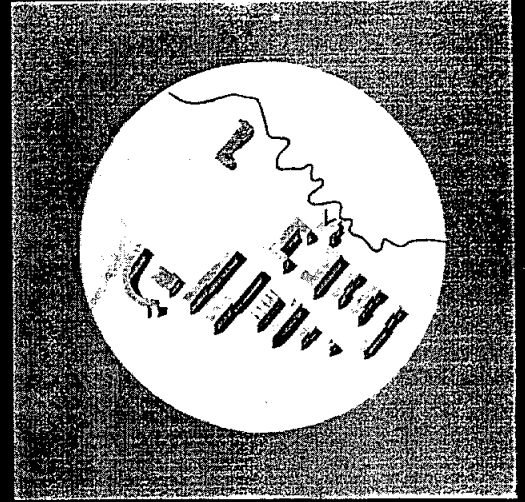
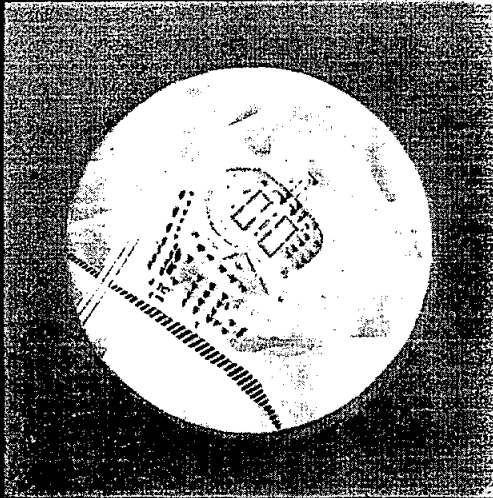


PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

QUARTIERI S. MARTINO E PIE CHIASSO

17

IL PRIMO DI QUESTI QUARTIERI TORGE ALL'ARCA DELL'ATTUALE MANTENIMENTO DI CUI... PREVEDE IL TRASPORTO... TRACERMINO... HA...
SECONDO È VIGNOBILE, SECONDA IL GIRO ALTIMETRICO DEL TERRENO... HA COSTRUZIONE SEMI INTENSIVA... POTREBBE OSPITARE 2500 AB...
TANTI È DOTATO DI PUBBLICO GIARDINO E DI CAMPO SPORTIVO... IL SECONDO HA CARATTERE... COSTRUZIONE...
DEMI ESTENSIVA... È DOTATO DI CHIESA, MERCATO MIAIALE E D.M.O. IN CIRCA 60000 4,5 PERA... OSPITARE 1000 ABITANTI



S. MARTINO



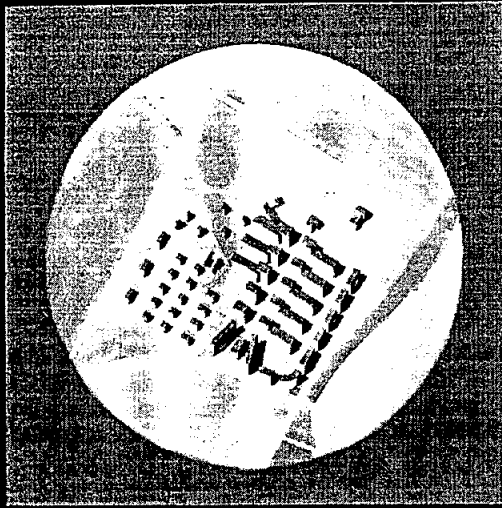
PIE CHIASSO

INTRODUZIONE PER IL MANO D'OPERA DI ROMA

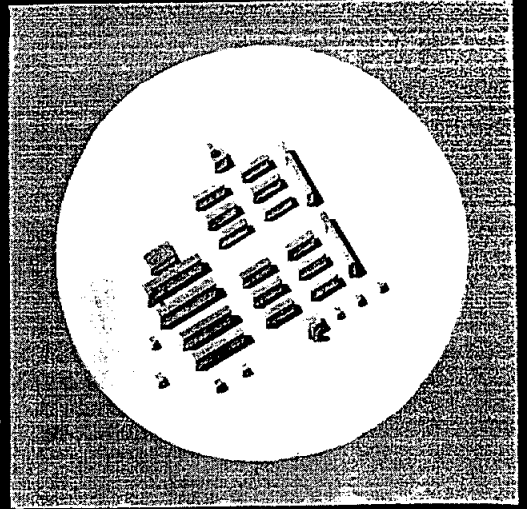
QUARTIERI TAVERNOLA E CAMERLATA

18

QUESTI QUARTIERI DI CASERTE SONO SITUATI IN ADIACENZA DI ZONE INDUSTRIALI PREVISTE DA LUI, SONO SEPARATI DA AMPIE STRADE, LEVATI IL PRIMO PER COSTRUZIONI SEMI INTERNE E ESTERNE IN 9 ETAPPE, SUB BIVITARE, INSIEME PERIODE DI LAVORO, CON AZIENDA DI COSTRUZIONI CON INTER-VE IN 12 ETAPPE, 1968. ENTRATE, SONO COLTATI DI CAMPO SPORTIVO DEL C.C. OPERA NATURALI E INCARICA, PERIODO SUBILE



TAVERNOLA

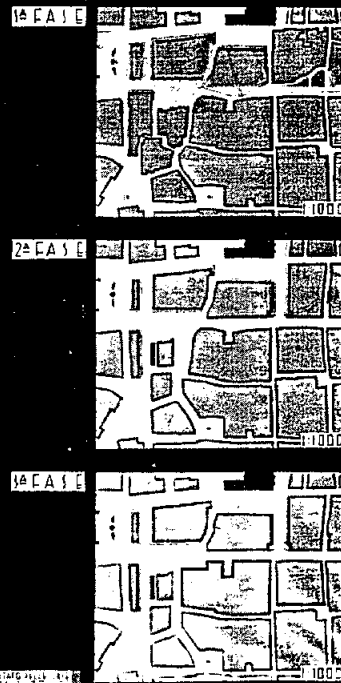
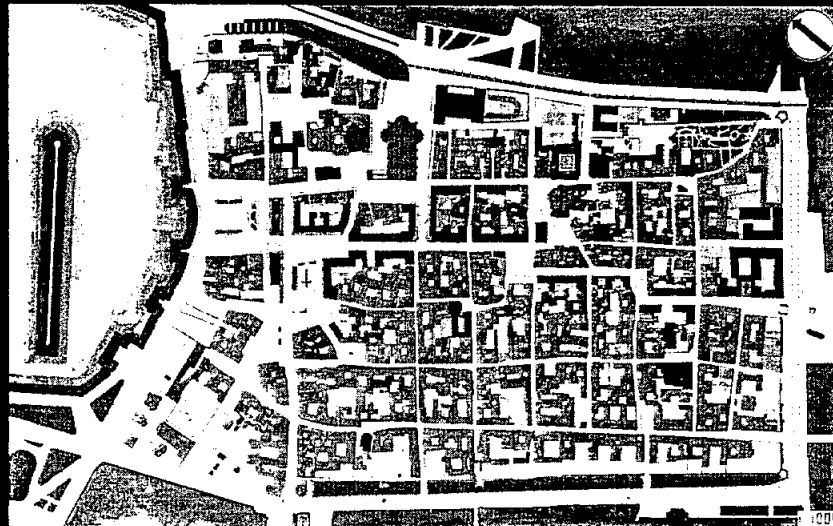


CAMERLATA

1971 IN ALTA POSIZIONE, IN UNO DEI QUARTIERI

SISTEMAZIONE DELLA ZONA MURATA

PROBLEMI FONDAMENTALI: DELL'UNIFORMITÀ TRACCEO, RIAMBIAMENTO, ESTETICA DELLA CITTA, COESISTENZA E COLLABORAZIONE DEL VANTAGGIO DI CORTO E TONDO CONTEMPORANEAMENTE
 A TUTTI DALLE SCELTE PER IL TRACCEO CHE DEVONO TENERE A PRIMA VISTA TADDO BAKALL, DEL RESTO LE VIE E LE SUE D'ATTUAZIONE DEVONO ACCOMPAGNARE LA POSSIBILITÀ DI ALLINEARE LE
 CASE NEL TRACCEO PER FARLE A OGNI ANGOLI INTERCORRERE UNA COESISTENZA CIVILITARIA. CONCETTI FONDAMENTALI: UNA NUOVA ARTERIA CHE PERMETTE IL PASSO E NOSTRO COLLEGAMENTO
 TRA PARAVOURE E PARAVOURE RICAVATA INCORICANDO IN ZONE INCONTINENTEMENTE REPRODUCIBILI, CREAZIONE DI UNA PIAZZA DI CORTA DURATA, LA CREAZIONE DELLE PIAZZE CAVALLO, VILTA E
 PIAZZA INTERMEDIA (132) A. DI SEKKEL, ALLARGAMENTO DI VIA CORTANA E DI VIA GABRIELLI PER UN ADEGUATO TRAFFICO PER AGEVOLARE LE COMUNICAZIONI CON LA CITTÀ.

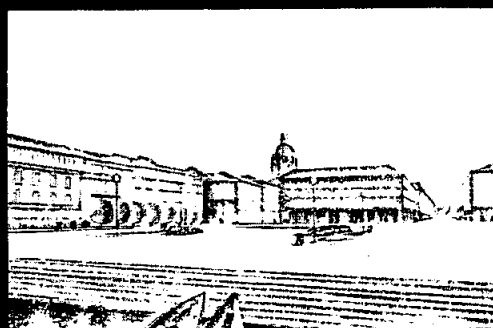
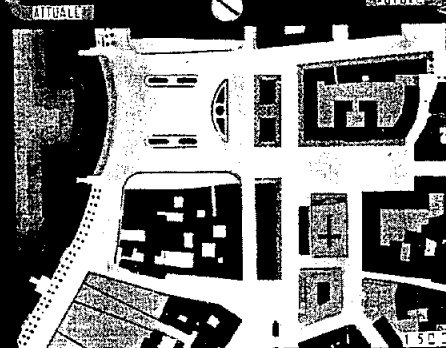
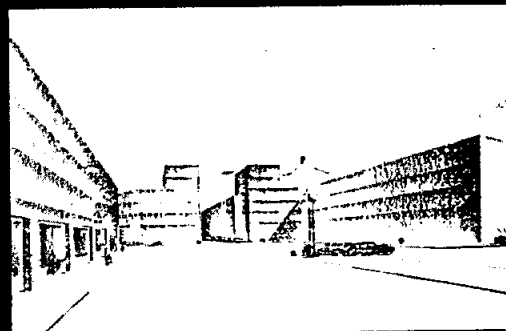


- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...
- ...



SISTEMAZIONE DI PIAZZA CAVOUR E LA PIAZZA NUOVA

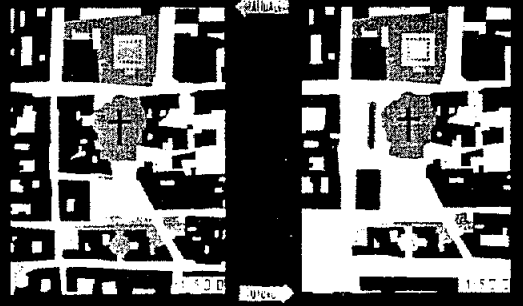
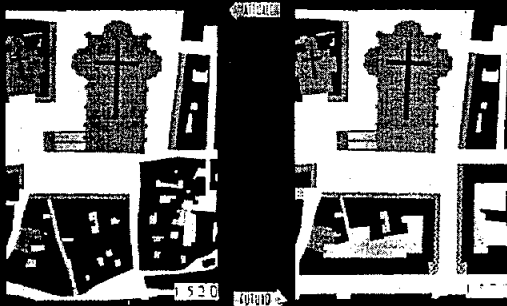
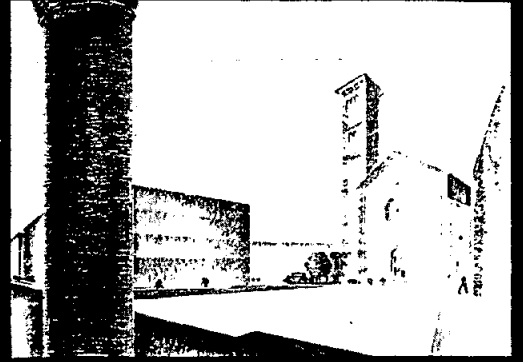
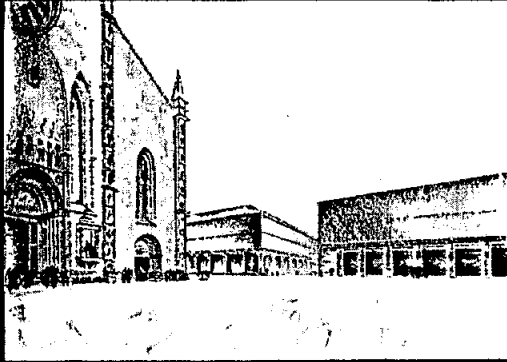
20



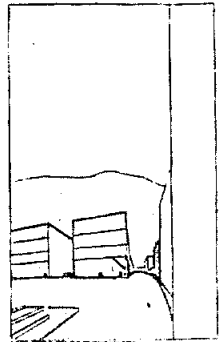
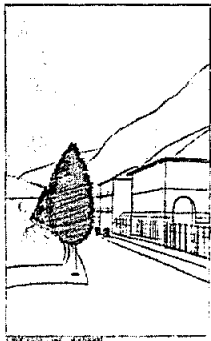
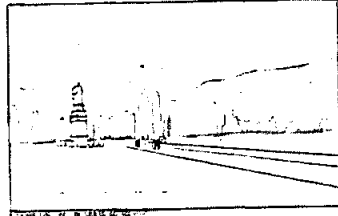
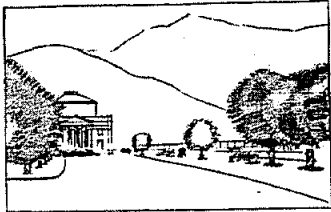
PROGETTO PER IL PIANO REGOLATORE DI COMO

SISTEMAZIONE DI PIAZZA DEL DUOMO E PIAZZA S. FEDELE

21



PIAZZA DEL DUOMO E PIAZZA S. FEDELE



SCIZZI PROSPETTICI DI ALCUNE SISTEMAZIONI NOTEVOLI