



RAPU

P R E M E S S E

---  
Nello studio del piano regolatore di una città è da molti urbanisti seguito l'uso di calcolare un incremento che in un certo lasso di tempo può avere la popolazione che abita quella città e di determinare poi, in base all'aumento di abitanti così ricavato, il perimetro del territorio sottoposto a studio. Il computo generalmente viene fatto prendendo a base dati del passato - demografici e migratori - scelti nel periodo di maggior sviluppo urbano estendendone le risultanze all'avvenire quasiché le nascite, le morti, le immigrazioni, le emigrazioni stiano in un rapporto costante e diretto con la massa della popolazione.

Recenti progetti di piani regolatori - (Pavia-Monza) redatti coi criteri suesposti hanno dato luogo a previsioni eccessive, con espansioni degli aggregati urbani assolutamente sproporzionate a quelle città e sono destinati a rimanere negli archivi.

Contro un tale sistema è insorta recentemente, ed a ragione, la stampa periodica.

L'aumento demografico è oggi infatti in ista-  
si quasi assoluta; anche il movimento migratorio del-  
la popolazione dalla campagna alle città, ostacolato  
dalle disposizioni in vigore e dalle disagiati condi

zioni economiche generali, è fortemente diminuito, par costituendo tuttora il maggiore coefficiente d'incremento delle città medesime.

Nello studio da noi fatto per la città di Como ci siamo astenuti dal determinare l'incremento di popolazione che essa potrà avere nell'avvenire prossimo, di fare cioè la cosiddetta analisi demografica, che è sempre fallace. Invece, tenuto conto di un certo incremento demografico e delle condizioni locali favorevoli a residenze estive signorili, abbiamo ricercati i bisogni presenti della città e quelli del prossimo futuro in rapporto all'accennato possibile sviluppo di attività e studiati i provvedimenti che tali bisogni soddisfano pienamente e con una certa larghezza, in modo che la città di domani possa contenere ben sistemati circa settantamila abitanti. Come conta attualmente una popolazione di circa cinquantaquattro mila persone, distribuite sopra un territorio vasto a sufficienza, in armonia coi più moderni dettami dell'igiene, salvo le piccole zone ad abitazioni intensive e che abbiamo preposto di risanare. Tale territorio però è servito da una rete viaria insufficiente sia ai bisogni urbani sia alle necessità delle comunicazioni regionali ed internazionali.

Il nostro studio considera principalmente que

sto problema, la cui soluzione è stata da noi in parte ricollegata al risanamento dei quartieri cittadini malsani. Indirettamente la rete delle nuove arterie progettata per la risoluzione del problema viario, integrata nelle zone più adatte allo sviluppo edilizio da alcuni sistemi di strade di frazionamento, costituirà pure il piano di ampliamento della città richiesto dal bando di concorso.

Abbiamo pure pensato, oltrechè al problema viario ed igienico, anche ai servizi ferroviari collegati, poco rispondenti ai bisogni locali, al riordino dei servizi di trasporto, a questioni d'arte e ad altre necessità cittadine ed in seguito esponiamo le nostre vedute in proposito. Altri potrà fare proposte più grandiose delle nostre: noi ci siamo prefissi, e lo abbiamo già detto, di contenere il nostro studio entro limiti che ne permettano la realizzazione nell'avvenire prevedibile.

V I A B I L I T A'

a - Arterie di carattere internazionale e regionale.

Lo studio di queste arterie è stato il primo compito nostro perchè da esse e dalle soluzioni trovate ed adottate ne è derivata anche la sistemazione viaria principale interna all'abitato.

Esternamente alle mura le arterie principali da noi pensate sono le seguenti:

1) dalla Strada Napoleonica a Via Volturmo prima e poi per la provinciale di San Fermo alla Statale della Svizzera. Costituirà la più diretta comunicazione tra Milano e Ponte Chiasso: offrirà nel suo percorso, che si svolge fra le quote 277 e 240, un magnifico colpo d'occhio sulla città e sul lago. Ad essa potranno venire raccordate, con poche opere, tutte le strade provenienti dalla città e che risalgono la collina dopo di avere sottopassate le ferrovie dello Stato. Questa strada dovrebbe avere carreggiata di m. 7.00, marciapiedi verso monte di un metro e verso valle di m. 2.00 almeno.

2) dalla strada predescritta al N. 1 alla Statale per la Svizzera e poi alla vallata di Tavernola, svolgentesi a mezza costa alla quota di metri

240 + 250, offrente essa pure un bellissimo panorama sul lago. Questa strada, da tenersi larga almeno metri 7.00, formerà una nuova arteria tra Milano e la sponda di Cernobbio.

3) da via Milano all'attuale strada per Cernobbio, ottenuta prima mediante l'apertura a tergo dell'Orfanotrofio femminile di un breve tratto di strada, poi con la copertura del torrente Cosia ed il completamento del lungo lago fino a sorpassare Villa Olmo.

4) dalla Statale presso il Brefotrofio alla provinciale Canturina e di qui a via Leone Leoni. Questa arteria dovrebbe essere costituita da una carreggiata larga m. 10.00 fiancheggiata da due viali alberati larghi m. 5.00 ciascuno. Richiederà la costruzione di un sovrappassaggio alla ferrovia Nord in posizione buona, essendo il binario in profonda trincea.

5) dall'incrocio tra la via di accesso all'autostrada e la Statale Como-Milano alla provinciale Canturina nel punto di distacco della via di cui abbiamo detto sopra al N. 4.

6) dalla provinciale Varesina alla Statale Milano-Como, mediante nuovo tratto di strada tra la frazione Galata ed il casello terminale dell'autostrada.

7) dalla nuova arteria sopradescritta al N.4 a Viale Dante, passando a Valle del Manicomio provinciale. Questa strada dovrebbe avere ampiezza uguale a quella del Viale Dante almeno.

8) dalla arteria nuova di cui sopra al N. 7 alla Strada di Lecco prima e poi a quella di Brunate ed infine a quella di Torno. Questa arteria dovrebbe avere carreggiata di m. 7.00, data la importanza che andrà ad assumere. Richiederà, per il suo migliore sviluppo planimetrico, la costruzione di un viadotto lungo un centinaio di metri per sorpassare il vallo-  
ne del Cosia.

9) dalla Statale per la Svizzera presso Ponte Chiasso alla vallata di Tavernola e alle strade sopradescritte sotto i N. 2 e 3. <sup>2 Appoggio</sup>  
<sup>3 Viadotto</sup>

Abbiamo detto in precedenza della nuova arteria ricollegante la Napoleona con la Statale per la Svizzera verso Ponte Chiasso. Diremo ora che tale strada servirà prevalentemente al traffico a carattere industriale ed a quello periodico, sia pure turistico, che si svolge tra la pianura e la sponda di Cernobbio. Il traffico turistico forestiero e quello non periodico nostrano si dirigeranno sempre su Como, seguendo le antiche strade. Abbiamo pertanto pensato

all'allargamento degli angusti tornanti che rendono la Statale tra Como e Ponte Chiasso difficoltosa al transito. Così pure, e per la stessa ragione, abbiamo pensato una nuova arteria a ridosso della Sede delle F.F. S.S. collegante Corso XXVII Maggio con la Statale predetta in corrispondenza del primo tornante.

Criteri analoghi ci hanno guidato nel sistemare la Strada per Brunate, della quale abbiamo previsto l'ampliamento delle curve di vertice dei numerosi angusti tornanti.

b = Zona interna alle mura.

Per la sistemazione interna abbiamo pensato una grande e sola arteria da sud a nord in prosecuzione di via Milano, sboccante in Piazza Cavour.

Nel senso est-ovest abbiamo pensato all'allargamento di Via Indipendenza e alla formazione di una arteria che da Piazza Duomo adduca alla stazione F.F. S.S.

Non riteniamo necessario altre ~~per~~ arterie viabili nell'interno del nucleo urbano murato.

c = Strade panoramiche

Abbiamo già detto che le nuove strade descritte sotto i N.1, 2 e 8 sono delle ottime strade panoramiche tenendosi a quota appena superiore a metri 240.00 e quindi nelle migliori condizioni per offrire



una magnifica vista sulla città e sul lago. Altre ne abbiamo studiate al Baradello per accesso al parco della Rimembranza e più oltre fino a Respau. Dalla parte di Monte Olimpino e a Gardina nuove arterie abbiamo pensato che possono servire anche a sviluppo edilizio.

Da Ponte Chiasso abbiamo fatto partire una nuova strada che a tornanti sale all'altipiano che vi sovrasta. In un pianoro, alla quota 305-310, abbiamo ideato di far sorgere 4 corpi di fabbrica in ottima esposizione e che dovrebbero costituire il primo nucleo di fabbricati per la sistemazione di gruppi impiegatizi della località. La posizione scelta permette un ulteriore sviluppo edilizio.

Nello studio delle nuove strade abbiamo procurato di seguire, fin dove era possibile senza danneggiare le buone caratteristiche che le strade moderne debbono avere, l'andamento naturale del terreno al fine di evitare inutili e costosi movimenti di terra. Saranno necessarie ciò nonostante, in alcuni tratti dei nuovi tracciati, opere murarie di sostegno, specialmente lungo le strade principali, di cui in apposita tavola diamo i profili, e ciò al fine di soddisfare con l'ottimo andamento planimetrico ed altimetrico le esigenze dei veicoli a motore.

## Z O N I Z Z A Z I O N E

Come abbiamo già detto le arterie di frazionamento o lottizzazione dei terreni sono state da noi progettate in numero limitato perchè noi pensiamo che la città di Como debba svilupparsi linearmente, alla più moderna, lungo le strade maestre, a piccoli nuclei isolati, tra dovizia di giardini. Tra i vari nuclei abitati dovrebbero lasciarsi terreni agricoli, boschi allo stato naturale o sistemati a parco, onde il meraviglioso paesaggio dei luoghi non venga deturpato e guastato da costruzioni.

Noi pensiamo che l'attuale aggregato urbano debba essere riservato alle abitazioni a popolazione intensiva dedita ai commerci e alle professioni liberali. Nei dintorni, dalla parte di Monte Olimpino e di Gardina, dovrebbe sorgere la città giardino per eccellenza con ville e case signorili: la zona che contorna la caserma De Cristoforis dovrebbe essere riservata alle abitazioni piccole borghesi e dell'artigianato; quella compresa tra la sede della ferrovia nord e la strada Milano-Torno dovrebbe venire destinata alle case della media borghesia, con carattere misto a città giardino e ad abitazioni semi-in-

tensive.

Le industrie, a mano a mano che gli Stabilimenti verranno a trovarsi in condizioni disagiati per vetustà o per altri motivi, dovrebbero avviarsi alla vallata di Tavernola o agli altipiani di Camerlata-Rebbio. Queste ultime località per essere già servite da ferrovie e strade ordinarie importanti sono certamente le meglio indicate ad uno sviluppo industriale. Anche la vallata di Tavernola però, una volta che fossero costruite le strade ordinarie ed il raccordo ferroviario che noi abbiamo pensati, si presta benissimo ad una espansione industriale.

Nelle vicinanze degli stabilimenti dovrebbero sorgere, tra il verde, le case operaie e qualche caseggiato di maggiore importanza per i servizi logistici della zona.

Le aree che verrebbero lasciate libere dagli stabilimenti dovrebbero riservarsi alle abitazioni civili e piccole borghesi, a carattere semintensivo.

Tutto ciò si intende ha valore molto relativo perchè la suddivisione del territorio del comune in zone di particolare sviluppo edilizio viene facilmente segnata sulla carta, ma poi all'atto esecutivo presenta difficoltà gravi. Ad esempio: nessuno potrà impedire ad un industriale di farsi una

bella casa nelle vicinanze del proprio stabilimento, di contornarla di un sontuoso giardino, di collocare nelle vicinanze, e degnamente, le abitazioni dei propri impiegati e tutto questo proprio nel posto dove l'urbanista ha suggerito di erigervi le modeste casette operaie!

R I S A N A M E N T O

Abbiamo previsto di ottenerlo nella zona più malsana della città mediante l'apertura di nuove strade. Anche la grande arteria che attraversa la città murata da Piazza Cavour a Via Milano e la Piazza ricavata proprio nel centro della città, all'incrocio del cardo col decumano, hanno scopo di risanamento se non dei singoli fabbricati che si debbono manomettere per fare spazio alla nuova arteria, certamente del complesso dell'aggregato che oggi si presenta compatto, privo di quegli spazi liberi che noi chiamiamo "i polmoni cittadini".

Il risanamento del vecchio centro urbano dovrebbe completarsi poi con la creazione di un ampio giardino pubblico in località centrale. Noi a tale fine indichiamo l'area ricavabile dall'abbattimento parziale del vecchio isolato posto sul lato meridionale di Via Indipendenza tra le Strade Diaz e Del Pero. Vedrà il Comune se questa proposta presenta un onere eccessivo per le sue finanze; certo è però che se si deve fare un giardino pubblico a Como esso deve sorgere al centro della città murata per evidenti ragioni igieniche.

Non abbiamo pensato a zone verdi importanti di ragione pubblica alla periferia sia perchè la città ne è già abbondantemente dotata, sia per la conformazione orografica del suo territorio, la quale favorisce, e favorirà viepiù nell'avvenire, lo sviluppo dei giardini privati e la conservazione di boschi naturali in quelle zone a contatto diretto col l'abitato che sono meno adatte a sviluppi edilizi.

S E R V I Z I      F E R R O V I A R I

L'attuale raccordo al lago delle Ferrovie dello Stato è in posizione inopportuna e forma col suo alto rilevato una stonatura che noi abbiamo pensato di togliere. A nostro avviso questo raccordo dovrebbe essere spostato in modo che il servizio al lago avvenga a Tavernola nelle vicinanze del cantiere della Lariana. Occorrerà costruire un tratto di Galleria per accesso dalla stazione di San Giovanni a Tavernola, ma in compenso verrà assicurata al servizio una sistemazione definitiva e che permetterà alla vallata di Tavernola di assumere uno sviluppo industriale.

Il nuovo raccordo si staccerebbe dalla Stazione di San Giovanni, al principio della Galleria tra Como e Ponte Chiasso, e, dopo un percorso sotterraneo di un migliaio di metri, sboccherebbe all'aperto appena a nord di Villa Flori, dopo di avere pure sottopassata la attuale strada Como-Cernobbio, la quale dovrà in quel punto venire sopraelevata di un metro e mezzo circa. Il raccordo si svilupperebbe poi tra la strada predetta e la sponda del lago fin contro il cantiere della Lariana, dove potrebbe

allargarsi in superficie per modo da consentire la formazione di una piccola stazione, dalla quale potrebbero diramarsi raccordi ferroviari agli stabilimenti della vallata di Tavernola.

Per il migliore servizio al lago potrà costruirsi un piccolo porto per i natanti, protetto da un breve tratto di banchina.

Per quanto riguarda la ferrovia Nord noi pensiamo che il servizio non debba più svolgersi tra la stazione dei Borghi di Como ed il lago nel modo attuale. L'arretramento del capo linea alla stazione Borghi e l'inoltro dei treni al lago a velocità ridotta rappresenta una soluzione minima che noi abbiamo considerato. Però abbiamo fatto uno studio per dare al servizio una diversa e migliore sistemazione, più confacente agli interessi cittadini e della nord ad un temporaneo

Noi pensiamo che la stazione dei Borghi possa essere sopraelevata da m. 1.50 circa. Ciò permetterà, come risulta dal profilo che appositamente abbiamo allestito di sopprimere tutti i passi a livello che ora esistono nel tratto di linea che da quella stazione va al lago, incominciando da quello di Via Petrarca. Lo scalo merce verrebbe sistemato sulle aree a valle del convitto di Santa Chiara.



La nuova linea marcerebbe in sede sopraelevata su terrapieno contenuto da muri fino al passo di Via Lecco - poi proseguirebbe su viadotto fino alla Stazione del Lago. Qui, per il servizio merci al Lago, i vagoni verrebbero fatti passare dalla sede sopraelevata al piano stradale attuale mediante impianto elevatore. L'accesso al lago dei vagoni merci ~~av~~ avverrebbe a velocità ridottissima, in determinate ore del giorno (al massimo prestissimo ad esempio) in modo da non recare disturbo al transito ordinario. L'impianto attuale al lago resterebbe invariato.

E' una soluzione certamente costosa, ma riteniamo che sia la sola che risolva in pieno il problema viario che interessa questa zona della città. In un momento di ripresa economica generale potrebbe la nostra proposta trovare facile esecuzione.

PARTE INTERNA ALLE VECCHIE MURA

La pianta della vecchia Como contenuta entro la zona murata è la tipica pianta Romana. In essa il Decumanos è evidentissimo ancora nella Via Indipendenza, meno evidente invece è il Cardo il cui andamento nei secoli passati è stato violentato da costruzioni, spezzettato e deviato in viuzze parallele laterali.

Si può ancora rilevare il magnifico impianto a vie tra loro ortogonali della città originaria, nel quale non crediamo necessario né conveniente smembramenti diagonali.

Riteniamo invece opportuno il miglioramento del tracciato antico rispondendo esso ancora molto bene alle esigenze del traffico moderno.

Così noi abbiamo provveduto al risanamento dei quartieri malsani progettando, invece che una piazza, una intelaiatura di strade rigidamente ortogonali che li investono per modo che la loro esecuzione costringerà alla totale demolizione dei quartieri stessi. Sulle aree che risulteranno dalle demolizioni noi abbiamo pensato di costruire i nuovi palazzi del Governo, degli uffici Statali,

degli uffici comunali, dell'Opera Nazionale Dopolavoro, dei Sindacati. Tutte queste costruzioni potranno dare luogo alla formazione di un importante gruppo di moderni fabbricati, proprio nelle vicinanze del centro cittadino, al posto delle case malfamate e delle catapecchie che ora lo deturpano.

In questa parte della città abbiamo previsto anche alcuni passaggi pedonali, coperti con vetro cemento al fine di creare posti tranquilli di ritrovo e facili comunicazioni al centro, tra Piazza Cavour, Via Plinio, Piazza Duomo ed anche allo scopo del risanamento totalitario della zona.

La viabilità maggiore interna dovrebbe essere servita da due grandi arterie.

Come si vede segnato nelle tavole del nostro piano e come abbiamo già detto in precedenza noi riteniamo necessarie alla sistemazione della viabilità di Como due arterie, l'una sul cardo, da Porta Torre al Centro lago, l'altra dalla Stazione F.F. S.S. a Piazza del Duomo. Per la prima si è provveduto allacciando Via Cesare Cantù con una diagonale di lieve inclinazione, rispetto alla direzione del cardo (inclinazione che è già nell'attuale struttura) con via Adamo del Pero, allargata

sul lato di levante, fino all'incontro di Via Indipendenza. In corrispondenza di tale incontro abbiamo pensato ad una piazza di circa m. 60 x 40 per smistamento del traffico e per risanamento. Da questa piazza nella direzione del vecchio cardo abbiamo progettato una via che porta in Piazza Cavour.

Questa arteria oltre che formare una grande comunicazione nuova attraverso la città nel senso nord-sud è anche opera importante di risanamento igienico perchè la grandissima maggioranza delle case da demolire è malsana.

L'altra arteria che crediamo necessaria è l'allacciamento della Stazione F.F. S.S. con la Piazza del Duomo. Data l'importanza del problema avevamo studiate soluzioni varie con diagonali ma queste avevano tutte l'inconveniente di spezzettare la zona in lotti triangolari antiestetici e poco sfruttabili dal punto di vista edilizio: avevano poi il grave difetto di distruggere la intellatura romana caratteristica della città.

La soluzione da noi proposta prevede una strada che parte dall'incrocio di Via Volta con Via G. Garibaldi, arriva in Piazza Mazzini e da qui in linea retta a Piazza del Duomo che non presenta che una breve tratta lievemente inclina-

ta rispetto alla dizione del decumanos. Non abbiamo ritenuto opportuno progettare in questa zona vicino al lago altre piazze - poichè qui già ve ne sono in abbondanza: una piazza nuova invece l'abbiamo voluta all'incrocio del cardo col decumanos poichè quel punto è ancora sotto alcuni aspetti il centro della città. La nuova arteria Nord-Sud passa vicino al Centro storico-artistico di Piazza S. Fedele senza nulla toccare, se non operando un breve accorciamento di S. Giovanni in Atrio per l'allargamento di Via A. del Pero.

Congiungiamo con passaggio pedonale Piazza S. Fedele con Via Vittorio Emanuele all'altezza di Via Tomaso Perti anche allo scopo di liberare e mettere in vista il fianco della Chiesa.

Riteniamo, per necessità della viabilità, indispensabile l'allargamento delle vie G. Garibaldi e Domenico Fontana.

Noi sappiamo per esperienza che le demolizioni sono generalmente l'inciampo più grave alle realizzazioni dei piani regolatori e perciò abbiamo diviso il nostro progetto in due parti. Della prima, che riguarda le necessità immediate della viabilità e del risanamento, abbiamo già detto: della

seconda, che riflette bisogni meno sentiti e non urgenti, diremo ora. A questa seconda parte diamo il nome di piano d'allineamento, e comprende: l'allargamento di Via Cinque Giornate, di Via Indipendenza, di Via V. Emanuele, di Piazza Volta (angolo vicolo del Macello vecchio) e di Via Francesco Marzotto; la sistemazione delle aperture di Via Indipendenza sul Viale Varese e di Piazza Mazzini sullo stesso viale passando accanto alla Chiesa di S. Eusebio;

la congiungente Via Giulio Rubini col lungo Lario Trento; la sistemazione delle aperture di Via Bianchi Giovini per accedere alla Stazione Ferr. Nord e di Piazza Roma col lungo Lario Trieste; la sistemazione di Piazza G. Verdi con la demolizione del fabbricato in angolo fra via Pretoriana e via Rodari, e tutta la demolizione dei servizi di stazione Ferr. Nord per la eventuale sistemazione delle ferrovie stesse secondo le nostre proposte.

La sistemazione delle aperture di Via Indipendenza sul Viale Varese e di Piazza Mazzini sullo stesso viale passando accanto alla Chiesa di S. Eusebio;

NORME ESECUTIVE

Como è una città la cui bellezza non ha bisogno di illustrazioni panoramiche da parte nostra. Abbiamo semplicemente aggiunto agli allegati di progetto richiesti, schemi assonometrici e fotografici per dimostrare la realtà del nostro studio e per dimostrare ancora che non rechiamo non solo alcuna menomazione a quanto di bello esiste, ma che valorizziamo le bellezze esistenti.

Tutta l'arte comasca ha dei caratteri così peculiari che varrebbe la pena di mantenere, per cui, nel nostro pensiero, gli edifici delle arterie nuove dovrebbero, pur rispecchiando i caratteri dell'epoca nostra, essere scevri di quelle note di eccentricità e di esotismo che sono purtroppo invalsi nell'arte edilizia di oggi e che diremo ne costituiscono la moda.

Noi non vorremmo edifici di moda bensì opere i cui elementi basilari bene studiati e ponderati possono per il giusto equilibrio sortire l'effetto di vere opere di gusto duraturo.

Gli edifici da cui abbiamo indicate le masse devono essere costruiti con il bel pietrame lo-

cale ancora a vista, lavorato come si crede opportuno, e come vuole il gusto moderno, intercalato da intonaci modernissimi e anche di vivaci colori, ed a nostro modo di vedere, se non senza, con pochissimi mattoni a vista. Per le altezze noi proponiamo che nella evenienza del rifacimento delle case in Piazza del Duomo, queste abbiano le altezze delle esistenti acciocchè non venga menomata la manumentalità del Duomo e dei monumenti che lo circondano. Nelle vie nuove vorremmo che le case avessero l'altezza ormai consuetudinaria di una volta e mezza la larghezza della strada su cui prospettano, permettendo nelle case di angolo di vie altezze superiori in modo da rendere variato l'aspetto delle vie stesse. Comunque dovrà essere lasciata molta libertà agli architetti perchè la parte di città rifatta non diventi una monotona serie di ~~si~~ scatole.

La parte della città esterna alle mura, dovrebbe a nostro parere, come si è già detto precedentemente, avere carattere di città giardino, mista di ville e case d'affitto, di medie proporzioni, in modo che si abbia sempre una nota di verde predominante.

Non riteniamo di dare norme tassative per



la espansione di questa parte della città, che va già sviluppandosi in un modo sufficientemente disciplinato.

Le stesse norme che disciplinano lo sviluppo delle città tanto a giardino come a zone operaie dovranno essere estese ai nuovi quartieri di Tavernola e di Camerlata-Rebbio. Dato poi che lo sviluppo della città è da prevedersi in gran parte lungo le strade maestre nuove progettate e su quelle panoramiche di Monte Olimpino e dell'altipiano di Gardina non crediamo che sia necessario imbavagliare eccessivamente le singole iniziative, alle quali si dovrebbe solo imporre il rispetto delle norme igieniche e di sicurezza. Questa libertà dovrebbe portare una nota di bellezza varia e nuova all'ambiente.

L U N G O L A G O

Noi proponiamo: l'allargamento dell'attuale accesso al parco di Villa Margherita, con una piazzetta per il risvolto delle automobili fuori dell'accesso al parco stesso;

la sistemazione a giardino dell'attuale scale merci F.F. S.S. con una strada nuova lungo il lago, prolungantesi alla banchina del molo allargata fino a 6 metri mediante marciapiedi a sbalzo;

il cui completamento, sull'altra sponda, del lungo lago fino a sorpassare villa Olmo, ed a raggiungere la strada per Cernobbio. Conosci però delle difficoltà che si frapperanno all'attuazione di questa ultima proposta, abbiamo anche progettato l'allargamento della strada di Borgo Vico, mentre il traffico internazionale dovrebbe incanalarsi lungo la nuova via a ridosso ed a levante della ferrovia.

Il lato meridionale di Piazza Cavour dovrebbe rifarsi con fabbricati a portici che ripetano le dimensioni di quelli di Via Plinio, dei quali dovrebbero costituire il prolungamento.

SERVIZI CIVICI - NOTE ECONOMICHE

Abbiamo segnato nelle piante (Tav. 6) le località dove dovrebbero collocarsi i vari palazzi ad uso pubblico, dell'O.N.D., dei Sindacati, della Scuola Professionale.

Il Macello dovrebbe trovare posto sull'area dell'attuale Piazza d'Armi, la quale dovrebbe trasportarsi lungo la nuova arteria di accesso a Como, dall'autostrada a Via Leoni (Tav. 5).

I trasporti urbani sono stati oggetto di studio apposito (Tav. 4). Noi riteniamo che il Comune dovrebbe dare maggiore sviluppo ai trasporti con autobus, perchè questo sistema presenta grande elasticità e si presta meglio della tramvia a spostare grandi masse anche in località eccentriche e lungo strade a sezione limitata.

Non abbiamo pensato allo sfruttamento a scopo urbano dell'area attualmente occupata dal Manicomio. Riteniamo questo un provvedimento da adottarsi soltanto nel caso, che non ricorre ora, che i fabbricati di quell'ospedale vengano a trovarsi in condizioni tali da richiederne la completa riforma si

da far prevalere il partito della loro ricostruzione.

Per la esecuzione del piano regolatore occorreranno certamente alla Città di Como mezzi ingenti. Noi proponiamo che ad essi si faccia fronte almeno in parte coi proventi che il comune potrebbe assicurarsi se procederà anzitutto alla costruzione delle arterie periferiche il cui sviluppo è di circa Km. 16. Dovrebbe cioè nel piano esecutivo prevedere l'esproprio, oltrechè delle zone di terreno strettamente necessarie alle sedi stradali, anche delle aree laterali per una profondità da m. 50.00 a 100.000 per lato. Dalla rivendita di tali aree il comune ricaverebbe somme ingenti non solo, ma potrebbe anche regolare a suo piacimento lo sviluppo edilizio cittadino.

ALLEGATI DI PROGETTO

Alla presente relazione sono allegati:

- Tav. I = Planimetria generale - Scala 1/5000.
- " II = id. schematica della rete viaria - Scala 1/5000.
- " III = id. della suddivisione in zone edilizie e degli spazi verdi - Scala 1/5000.
- " IV = id. dei mezzi di trasporto - Scala 1/5000.
- " V = id. della sistemazione del nucleo urbano - Scala 1/2000.
- " VI = id. della sistemazione della città murata - Scala 1/1000.
- " VII = Schema della rete stradale di grande comunicazione 1/25.000.
- " VIII = Profili di nuove strade.
- " IX = Assonometria del centro.
- " X = Assonometria della zona della Ferrovia Nord.
- " XI = Fotografie.