



CITTÀ DI LECCO

CONCORSO
PER IL
PIANO REGOLATORE

RELAZIONE DELLA GIURIA



CITTA' DI LECCO

Concorso per il Piano Regolatore della Città di Lecco

RELAZIONE DELLA GIURIA

Al Concorso bandito dal Comune di Lecco per il nuovo Piano Regolatore della Città furono presentati cinque progetti quali risultano dall'elenco seguente:

- 1) *Dott. Ing. Francesco Meschi di Lecco*
Dott. Ing. Arch. Alberto Morone di Milano
Dott. Ing. Arc. Fausto Natoli di Milano
- 2) *Dott. Ing. Ajace Astori di Pavia*
Dott. Ing. Ferruccio Colombo di Como
Dott. Ing. Carlo Manzoni di Oggiono
- 3) *Dott. Arch. Giorgio Calza Bini di Roma*
Dott. Ing. Aldo Della Rocca di Roma
Dott. Arch. Ignazio Guidi di Roma
Dott. Ing. Enrico Lenti di Roma
- 4) *Dott. Ing. Guido Baselli di Milano*
- 5) *Dott. Ing. Guido Bonini di Busto Arsizio*

Secondo le norme fissate dal bando di concorso, i progetti dovevano essere di massima, ma dovevano altresì contenere tutti gli elementi necessari ad individuare e dettagliare i criteri informativi seguiti e le soluzioni proposte; dovevano contemplare la sistemazione generale della Città nei confronti della viabilità esterna ed interna, dell'azzoneamento con particolare riguardo alle zone industriali ed agli impianti ferroviari, del risanamento del vecchio nucleo, della valorizzazione delle risorse naturali e panoramiche, dell'ubicazione di nuovi edifici e servizi pubblici.

A titolo informativo il bando stesso segnalava opportunamente taluni problemi fondamentali sui quali doveva prevalentemente indirizzarsi l'attenzione dei concorrenti.

La prima riunione plenaria della Commissione Giudicatrice ebbe luogo il giorno 10 febbraio 1940. Poichè in detta riunione si constatò come due concorrenti avessero presentato un numero di tavole superiore a quello prescritto dal bando, venne stabilito di non prendere in esame le tavole esuberanti, le quali, del resto, tanto per l'uno quanto per l'altro concorrente, costituivano soltanto elementi accessori (prospettive), la cui eventuale mancanza nessun pregiudizio avrebbe arrecato ai rispettivi progetti.

Altre due sedute plenarie tenne la Commissione nei giorni 29 febbraio e 1° Marzo. Negli intervalli fra le riunioni plenarie i Commissari isolatamente o a gruppi procedettero ad altre disamine dei progetti, compiendo dei progetti, compiendo anche varie visite alle località più singolari onde rendersi direttamente conto della reale entità dei problemi e delle effettive possibilità di soluzioni.

Attraverso questo lavoro, condotto con la necessaria accuratezza, la Commissione potè possedere tutti gli elementi per un giudizio equo e completo e fissare alcuni principi basilari che ritiene suo dovere di esporre.

VIABILITÀ PERIFERICA

I problemi della viabilità e dei collegamenti esterni riguardano principalmente :

- a) la nazionale Milano Lecco Sondrio
- b) la strada Lecco Bergamo
- c) la strada Lecco Como
- d) la strada Lecco Valsassina

Per quanto riguarda le comunicazioni stradali con Milano e con Sondrio, particolarmente interessanti il traffico di transito, la Commissione ritiene che in un primo tempo sia sufficiente stabilire il percorso che attraverso il ponte Azzone Visconti, e la via Manlio Sonvico sottopassa la ferrovia, svolta a ovest del Caleotto per raccordarsi poi alla attuale strada dello Stelvio; in un secondo tempo, dovranno prevedersi un nuovo ponte a mezzogiorno di Pescarenico in collegamento con la via G. B. Vico, e una nuova strada che sottopassi la ferrovia, corra a nord del Macello e ad est delle nuove scuole professionali per poi raccordarsi al tratto già realizzato nel primo tempo.

Per la strada proveniente da Bergamo la soluzione migliore appare quella che partendo dal bivio attualmente formato dalla detta provinciale di Bergamo con la pedemontana già iniziata, si collega con la strada a monte della ferrovia, già descritta precedentemente.

Le comunicazioni stradali con Como saranno senza altro agevolate con la costruzione del ponte sull'Adda in corrispondenza della via Leonardo da Vinci; detto ponte è già previsto dal Comune di Lecco.

Infine le comunicazioni con la Valsassina richiedono almeno due provvedimenti: l'uno riguarda il completamento della strada pedemontana già eseguita per alcuni tratti, l'altro riguarda il collegamento di detta pedemontana col ponte Azzone Visconti mediante un tracciato in parte esistente - via Manlio Sonvico, piazzale Caleotto, via XI Febbraio, via dei Cantarelli. -

IMPIANTI FERROVIARI

Il problema del trasferimento degli impianti ferroviari appare degno della più seria considerazione. Per la stazione viaggiatori l'ubicazione più idonea risulta quella in corrispondenza di viale Dante che potrà diventare, con la completa copertura del torrente Caldone, un'ottima arteria di collegamento col centro urbano. Per gli impianti merci la posizione più adatta appare quella in località San'Ambrogio, delimitata a ponente dell'attuale FERROVIA a levante della provinciale di Bergamo.

ESPANSIONE URBANA E AZZONAMENTO

L'espansione urbana deve prevedersi in base ai seguenti criteri:

- a) adeguamento dalle reali previsioni demografiche;
- b) studio delle necessità industriali che hanno per Lecco un'importanza rilevantissima;

c) conservazione di ampie zone verdi ancora esistenti a monte del vecchio nucleo;

d) ubicazione e distribuzione dei nuovi quartieri nelle più favorevoli condizioni altimetriche e climatiche.

Per quanto concerne la ZONA INDUSTRIALE la commissione è d'avviso che si debba prevederne l'ampiamiento nella località posta a mezzogiorno delle scuole professionali e delimitata a ponente degli impianti ferroviari. Detta località appare la migliore sia perchè facilmente raccordabile con la ferrovia e con le strade di grande comunicazione, sia perchè innocua rispetto alle abitazioni.

Circa i quartieri residenziali può dirsi che tre zone si presentano particolarmente adatte: la prima nel rione Acquate - Germanedo, a valle della pedemontana; la seconda in reparto S. Giovanni, compresa fra la via Mentana e l'attuale via per la Valsassina, la terza, posta alle falde del Monte S. Martino, a settentrione del vecchio nucleo urbano. La distribuzione, la disposizione, la configurazione viabilistica ed edilizia di questi quartieri dovranno uniformarsi alle ben note norme urbanistiche in materia. La Commissione esprime il voto che a un ordinato assetto di questi nuovi nuclei urbani si pervenga tanto imponendo tassative prescrizioni urbanistico - edilizie relative ai nuclei stessi quanto impedendo la fabbricazione sporadica con precisi divieti di fabbricazione nelle aree vincolate a verde.

Particolari zone a verde sono da prevedere per la separazione delle industrie dai nuclei residenziali e per la protezione di taluni ambienti panoramici.

SISTEMAZIONE DEL VECCHIO NUCLEO URBANO, LUNGO LAGO E LUNGO FIUME

Il vecchio nucleo urbano richiede limitati provvedimenti. In rapporto alla viabilità si vede soprattutto opportuno migliorare il collegamento della Valsassina col golfo del lago; in rapporto al risanamento degli ambienti più malsani si rilevano necessità di diradamenti e sistemazioni parziali nel quartiere del Pozzo e dei vicoli dei Granai e del Torchio. La Commissione ritiene però che le opere suddette debbano limitarsi al puro indispensabile, evitando cioè le demolizioni ingiustificate e sempre onerose e la soppressione o l'alterazione di talune spiccate caratteristiche ambientali.

Per quanto concerne la zona lungo lago si prospetta l'opportunità di una trasformazione edilizia che tenga conto, oltrechè dei valori ambientali e panoramici, anche e soprattutto delle condizioni imposte dai venti dominanti. Si ritiene perciò che la fabbricazione abbia caratteri di continuità lungo la sponda che guarda a mezzogiorno e protegga così gli spazi liberi retrostanti. Vedasi in proposito la piazza XX Settembre, che risulta appunto protetta dal vento e rappresenta un utile luogo di riunione.

Il lungo lago potrà essere proseguito dal piazzale del Monumento ai Caduti sino al progettato fronte di via Leonardo e di qui sino al ponte Azzone Visconti. Dal ponte Azzone Visconti sarà utile far partire una strada di collegamento con la provinciale di Bergamo; si potrà così stabilire anche una agevole unione col villaggio di Pescarenico.

SISTEMAZIONE DEL PORTO

Il porto per le barche potrà sistemarsi con la costruzione del molo in corrispondenza della punta naturale di piazza Stoppani.

Il porto merci invece sarà da prevedere a levante della foce del torrente Bione, onde avere facili raccordi con la linea ferroviaria, col parco merci e con la stazione di Maggianico.

CENTRO SPORTIVO E PARCO DIVERTIMENTI

Per il nuovo centro sportivo la Commissione reputa località più opportuna quella del tiro a segno a ponente della via Stelvio. Anche per il parco divertimenti parrebbe opportuna la zona a nord del vecchio nucleo, possibilmente in vicinanza del centro sportivo.

CASERMA

Si ritiene preferibile la sua ubicazione a sud di Pescarenico.

CARATTERISTICHE STORICHE, ARTISTICHE, AMBIENTALI DELLA CITTA'

In omaggio a quanto già stabilito dal bando di concorso e in seguito all'esame direttamente condotto in luogo, la Commissione prospetta la necessità che il piano regolatore rispetti e valorizzi nel miglior modo tutti gli elementi artistici e panoramici della Città di Lecco.

Più specificatamente occorre :

1) che le visuali del lago dalla Città e della Città dal lago formino oggetto di accurato studio inteso a non alterare minimamente il magnifico complesso ambientale e panoramico ;

2) che il ponte Azzone Visconti, il fossato delle mura e il torrione Visconti siano integralmente rispettati. A proposito del torrione Visconti la Commissione ritiene discutibile il suo totale isolamento, poichè fra l'altro è indubbio che al Torrione stesso sono tuttora collegati resti di antichi edifici ;

3) che la casa prepositurale a sud della Cattedrale venga integralmente rispettata ;

4) che intorno ai luoghi manzoniani siano lasciate adatte zone di protezione ;

5) che il villaggio di Pescarenico e il complesso ambientale della Chiesa siano assolutamente rispettati nei loro elementi più caratteristici. Per il villaggio in particolare la Commissione ritiene si debba e si possa studiare un più comodo accesso, tale da risanare e valorizzare il nucleo edilizio, senza, beninteso, modificarne i rapporti e gli aspetti.

ATTUAZIONE DEL PIANO

Circa l'attuazione del piano regolatore, la Commissione richiama l'attenzione dell'Amministrazione Comunale sui punti fondamentali che formano oggetto delle proposte per la nuova legge urbanistica allo studio, segnalando fra l'altro quanto particolarmente riguarda i criteri d'esproprio.

CARATTERISTICHE DEI VARI PROGETTI PRESENTATI

PROGETTO MESCHI MORONE NATOLI

Il progetto prevede il terzo ponte, a sud di Pescarenico. Buone appaiono le soluzioni del traffico di transito, salvo l'attacco della strada della Valsassina che attraversa i nuclei abitati. Manca il completamento della pedemontana.

Appaiono bene studiate la sistemazione ferroviaria e quella indu-

striale; ma il progetto non contempla il trasferimento della stazione viaggiatori.

L'ampliamento urbano è bene impostato; soddisfacenti i quartieri residenziali, sia per l'ubicazione sia per le disposizioni interne; razionale l'azzonamento generale.

La sistemazione del vecchio nucleo comporta demolizioni piuttosto onerose, sebbene in parte giustificate da visioni organiche. Studiata appare la sistemazione del lungo lago, ma la disposizione architettonica non raccoglie l'approvazione della Giuria. Non è previsto il collegamento del lungo fiume con la provinciale di Bergamo. Da approvarsi sono gli studi per il centro sportivo e per altri servizi pubblici.

Correda il progetto una relazione diligentemente redatta, con chiare norme di regolamentazione e calcoli economici seriamente condotti.

Il progetto, se pure non risolve tutti i problemi posti dal bando, si presenta, nel complesso delle impostazioni e delle soluzioni meritevole di ogni considerazione.

PROGETTO ASTORI COLOMBO MANZONI

Prevede, come il precedente, il terzo ponte a sud di Pescarenico. Il traffico di transito è portato sulla pedemontana, con percorso eccessivamente lungo e oneroso. Soccorrono tuttavia altri collegamenti longitudinali, sebbene in misura inadeguata. Da segnalare sono le buone soluzioni del problema ferroviario. E' previsto lo spostamento della stazione viaggiatori in fondo al viale Dante. Buono è il collegamento del piazzale con la Valsassina.

L'ampliamento urbano è abbastanza giudiziosamente impostato, ma l'azzonamento e i quartieri residenziali palesano diverse imperfezioni:

Non completamente soddisfacente si presenta la sistemazione del centro, sia per le demolizioni previste sia per le molte discutibili masse architettoniche progettate. Alcuni buoni concetti sono però da rilevare quali ad esempio la disposizione del nuovo ponte di via Leonardo da Vinci, l'ubicazione del porto, la continuità edilizia del lungo lago, l'inquadratura prospettistica della Cattedrale, la prosecuzione del lungo fiume a sud del ponte Azzone Visconti ed altre che si omettono per brevità.

Il progetto, pur dimostrando un amorevole studio e pur contenendo idee meritevoli di ogni attenzione, non risolve pienamente i problemi urbanistici della Città e pone in evidenza alcuni lati deboli nella sua inquadratura generale.

PROGETTO CALZA BINI DELLA ROCCA GUIDI LENTI

Non prevede il terzo ponte sull'Adda, cosicchè conserva anche per il futuro la destinazione del ponte Azzone Visconti al traffico pesante. Appare logico il tracciato vario longitudinale a monte della ferrovia, ma non è sufficientemente studiato il collegamento con la Valsassina.

Eccezione fatta per le soluzioni del traffico di transito, lo schema viario appare chiaro tanto per i collegamenti longitudinali nord sud quanto per quelli trasversali est ovest.

Per la sistemazione ferroviaria, una variante al progetto prevede lo spostamento della stazione viaggiatori in fondo a viale Dante. L'ampliamento urbano è generico e non precisato. Imperfette sono le zone industriali. Manca lo studio dei quartieri residenziali.

La sistemazione del nucleo centrale dimostra una ottima preparazione e presenta soluzioni planimetriche e architettoniche degne di nota. La piazza XX Settembre è rispettata; si deve anzi segnalare un lodevole tentativo di ambientamento. Devesi tuttavia far qualche riserva su talune demolizioni (specie in prossimità della Cattedrale) e sulla disposizione di una nuova piazza a lago, non certo ideale nei riguardi del vento.

Appaiono ben studiati il raccordo del lungo lago con via Mascari, e la valorizzazione di Pescarenico.

Errata è invece la posizione del porto a settentrione della punta Stoppani.

La regolamentazione edilizia è indeterminata; la relazione piuttosto generica, senza alcun cenno economico.

Il progetto, lodevolmente impostato e con buoni spunti, architettonici, non affronta però con la necessaria completezza tutti i problemi; alle buone soluzioni del nucleo centrale non corrispondono gli studi della zona periferica, limitati ad un'esposizione piuttosto affrettata. Ciò nondimèno questo progetto dimostra una preparazione aggiornata e sicura e una indiscutibile chiarezza di concetti.

PROGETTO BASELLI

Non prevede il terzo ponte sull'Adda. Tanto nei tracciati viari di transito quanto in quelli di penetrazione quanto ancora nello schema viario generale, la Commissione non rileva i pregi degli altri progetti. Così dicasi per l'azzonamento o per i quartieri residenziali che non corrispondono a quanto espresso in precedenza.

Mentre la Commissione rileva la diligenza dello studio economico.

completo, non può a meno di disapprovare le eccessive demolizioni previste nel vecchio nucleo urbano e la mancanza di un concetto preciso nelle sistemazioni previste per le zone lungo lago. Anche gli elementi edilizi progettati in dette zone non sono convincenti.

La Commissione è spiacente di dover constatare come questo progetto, che ha importato un notevolissimo lavoro, non risolva oppure risolva imperfettamente i problemi urbanistici della Città.

PROGETTO BONINI

Non prevede il terzo ponte sull'Adda, pone però nel loro giusto valore i problemi del traffico principale e presenta soluzioni particolarmente buone per il collegamento con la Valsassina. Prevede il completamento della pedemontana. Una certa chiarezza notasi pure in tutto lo schema viario generale, sebbene non tutte le proposte appaiono giustificate.

Sulla sistemazione ferroviaria, (scalo merci) la Commissione, per quanto riconosca la serietà con cui viene affrontato il problema, non può consentire con la proposta di occupazione del Catenificio.

L'ampliamento urbano appare giudiziosamente progettato, sebbene un pò troppo compatto e con quartieri tracciati non sempre felicemente. L'azzonamento non manca di razionalità; tuttavia le aree verdi di riserva risultano un pò scarse. Nel vecchio centro il progetto prevede demolizioni eccessive che la Commissione non può approvare, pur tenendo conto di una certa organicità d'intenzioni. Non risulta felice la sistemazione del lungo fiume e non risulta conveniente l'ubicazione del porto in corrispondenza dell'esistente insenatura. Buona la regolamentazione; ottima la relazione, per serietà d'impostazione e chiarezza d'esposizione.

Il progetto, sebbene in diversi punti contrastante con le già espresse vedute della Commissione, è tuttavia meritevole di attenzione per taluni doti di equilibrio e di ragionata perizia.

CONCLUSIONI

Da quanto detto risulta che pur essendo assai interessato il contributo di studi e di idee apportato dai vari concorrenti, nessuno dei progetti presentati risolve compiutamente tutti i problemi posti dal Bando. Mentre un progetto eccelle nelle sistemazioni periferiche dell'abitato, l'altro prevale per le sistemazioni del nucleo centrale e altrettanto potrebbe dirsi per quanto riguarda la viabilità, gli impianti ferroviari e così via.

Per queste ragioni la Commissione non ha riscontrato in alcuno dei progetti tutti gli elementi che possano giustificare l'assegnazione del primo premio.

Ritenuto quindi di non poter assegnare il primo premio, la Commissione, in base all'esame compiuto e valendosi dei disposti dell'articolo nono del bando, ha stabilito all'unanimità la seguente graduatoria:

SECONDI CLASSIFICATI EX AEQUO

progetto: *Dott. Ing. Francesco Meschi Capo Gruppo*

Dott. Ing. Arch. Alberto Morone

Dott. Ing. Archi Fausto Natoli

progetto: *Dott. Ing. Arch. Giorgio Calza Bini Capo Gruppo*

Dott. Ing. Aldo Della Rocca

Dott. Ing. Arc. Ignazio Guidi

Dott. Ing. Enrico Lenti

TERZI CLASSIFICATI EX AEQUO

progetto: *Dott. Ing. Ajace Astori*

Dott. Ing. Ferruccio Colombo

Dott. Ing. Carlo Manzoni Capo gruppo

progetto: *Dott. Ing. Guido Bonini*

In base al citato articolo nono del bando, la Commissione ha ripartito la somma di Lire 30.000 (trentamila) posta a disposizione per il secondo e terzo premio, come segue:

— Lire 10.000 (diecimila) a ciascuno dei due secondi classificati

— Lire 5.000 (cinquemila) a ciascuno dei due terzi classificati.

La Commissione, sempre all'unanimità, considerando che in base all'articolo primo del bando, la somma di distribuirsi in premi era in totale di Lire 60.000 e che gli elaborati presentati dai concorrenti sono stati notevoli come entità e come valore, ha proposto all'Amministrazione

Comunale - astenutosi il Podestà - di aumentare le lire 30.000 (trentamila) poste a disposizione per il secondo ed il terzo premio a complessive Lire 50.000 (cinquantamila), assegnando complessivamente Lire 15.000 (quindicimila) a ciascuno dei due secondi classificati e Lire 10.000 (diecimila) a ciascuno dei due terzi classificati.

La Commissione esprime la speranza che il prezioso contributo recato dai concorrenti trovi il suo naturale sviluppo nell'ulteriore fase di studio e pertanto formula il voto che i concorrenti premiati siano chiamati a collaborare alla redazione del piano definitivo.

Lecco, Aprile 1940 - XVIII.

LA COMMISSIONE

Dott. Dino Cima, Podestà Presidente;

Ecc. Dott. Arch. Prof. Giovanni Muzio, Accademico d'Italia;

Dott. Ing. Giuseppe Badoni;

Prof. Ing. Arch. Luigi Dodi, Relatore;

Dott. Ing. Vincenzo Civico;

Dott. Arch. Prof. Luigi Piccinato;

Dott. Arch. Enrico Ratti;

Dott. Ing. Josto Braccioni, Segretario.