

# PIANO REGOLATORE DELLA CITTA DI LECCO

Arch. CALZA-BINI GIORGIO

Ing. DELLA ROCCA ALDO

Arch. GUIDI IGNAZIO

Ing. LENTI ENRICO

## PREMESSE

L'unione amministrativa a Lecco dei vecchi comuni adiacenti ha confermato la già esistente unità urbanistica, in quanto i vecchi comuni di Castello, Acquate, San Giovanni, Rancio, Laorca, Germanedo e Maggianico altro non erano che veri e propri nuclei satelliti: su Lecco gravitavano quasi esclusivamente sia per la strettissima interdipendenza economica, che per la contiguità topografica.

Lo studio del piano regolatore della nuova Lecco, trova ancora a città con la configurazione accennata: è una unità urbanistica già in atto ma non ancora efficientemente costituita in un'unica città moderna in quanto l'assetto generale è, in linea di massima, quello che era prima dell'unione amministrativa dei vari comuni.

Sorge quindi la necessità di provvedere a conferire alla città un organico assetto unitario, con un migliore collegamento reciproco dei vari nuclei che la formano, e di adeguare il nucleo cittadino della vecchia Lecco a centro di una moderna città di oltre quarantamila abitanti in continuo crescente sviluppo.

### **La viabilità esterna.**

Sia per la descritta configurazione della città, che per le sue caratteristiche topografiche, il problema della viabilità esterna si presenta diversamente risolto secondo come lo si considera. Se si riguarda il collegamento dei nuclei periferici con il centro, essa può ritenersi sufficientemente risolto, mentre i collegamenti trasversali sono molto manchevoli.

Attualmente esiste solo qualche accenno a risolvere tale secondo aspetto del problema, quale ad esempio la recente costruzione delle vie Monte Grappa e Tonale che, fra Acquate ed Olate, collegano Germanedo con il Corpo Littorio.

Nel progetto studiato il problema dei collegamenti trasversali è stato affrontato e risolto con la progettazione di **una grande circonvallazione** a monte, utilizzando i tronchi stradali accennati; e due altre arterie di collegamento.

La prima circonvallazione si diparte prima del Bione quale prolungamento della via Valsugana e si congiunge con via Monte Grappa sotto il cimitero di Germanedo: da corso Littorio si collega alla strada per lo Stelvio dietro i colle di Santo Stefano. Dato il suo percorso in quota essa avrà anche un notevole interesse panoramico e paesistico.

Le due altre arterie di collegamento hanno una diversa importanza: quella più a valle corre immediatamente sopra la ferrovia e con tracciato prevalentemente rettilineo e quindi veloce, attraversa tutta la città fra il Bione e la strada Stelvio. L'altra a monte si svolge fra la precedente e la panoramica, collegando fra loro zone edilizie esistenti od in formazione. Per ambedue le strade si sono utilizzati al massimo tronchi stradali già esistenti.

Con il sistema descritto si viene a costituire un completo drenaggio delle arterie longitudinali affluenti al centro e viene realizzato un ottimo collegamento reciproco fra i vari nuclei di Lecco a monte della linea ferroviaria. L'importanza di tale problema è quindi di una sua adeguata risoluzione è ovvia: basti considerare che nei nuclei periferici è accentrata una popolazione di 22734 abitanti contro ai 14239 abitanti accentrati a valle della ferrovia.

La sistemazione illustrata avrà anche l'effetto di decongestionare il traffico attualmente affluente nei punti di attraversamento obbligato della linea ferroviaria e cioè nei vari sottopassaggi e sovrappassaggi.

Ne risulta agevolata anche la viabilità di penetrazione al centro: essa è in ogni modo completata nel progetto con brevi tronchi longitudinali rispondenti prevalentemente al concetto di una migliore lottizzazione dei terreni di ampliamento edilizio. In conseguenza sono migliorati i sottovia di via Sonvicoe Trento allargandoli ed aumentandone la luce, sia con la sostituzione dell'opera portante il binario con altro minore spessore, sia con un leggero abbassamento del piano stradale; è previsto un nuovo sottopassaggio sulla via Fra Galdino.

### **Il traffico di transito.**

Il progettato assetto della viabilità esterna, facilita anche la risoluzione del problema di un migliore avvio del traffico di transito, nei limiti di quanto possa consentirlo la giacitura topografica e l'aspetto altimetrico della città.

Come appare evidente dallo schema dei traffici, i collegamenti reciproci fra la Statale dello Spluga, la Valsassina e la strada per Bergamo si svolgeranno senza ostacoli nelle nuove arterie trasversali previste a monte della città. I collegamenti fra tali provenienze e quelle che dalla via destra dell'Adda provengono da Bellagio, Como e Milano, saranno facilitati con la progettazione del secondo ponte sull'Adda in prolungamento della via Leonardo da Vinci e la nuova strada lungo lago dal Monumento ai Caduti al Corso Vittorio Emanuele.

### **La zonizzazione.**

Nello studio della dislocazione dei nuovi ampliamenti e nella determinazione della loro consistenza quantitativa e qualitativa, si è cercato di non turbare l'equilibrio attualmente esistente e quindi l'aspetto modernissimo di Lecco, costituito da più nuclei gravitanti intorno al nucleo centrale. Tale aspetto è quanto mai opportuno per la continua fusione fra campagna e città, e quindi per il raggiungimento della massima salubrità possibile del complesso cittadino.

In aderenza a detti principi non sono previsti nuovi nuclei ma si sono individuate zone di ampliamento edilizio a completamento degli agglomerati esistenti.

Le più importanti fra tali nuove zone sono quella di cui è asse il viale Principessa di Piemonte e l'altra sulla destra del Corso Promessi Sposi, sotto Gehmanedo. La prima sarà destinata prevalentemente ad abitazioni di carattere civile secondo la tendenza già manifestata; la seconda dovrà avere carattere più popolare essendo intesa in servizio delle nuove zone industriali previste a monte della ferrovia.

Dal punto di vista qualitativo, le zone di ampliamento dovranno avere un carattere prevalentemente estensivo, secondo le tendenze naturali, per aderire il più possibile alle caratteristiche del paesaggio, e non turbare con nuovi centri a carattere intensivo il carattere nucleare, già così ben definito. Esse sono integrate dalle zone o verde privato destinato alla costruzione di ville signorili: queste ultime oltre a valorizzare e potenziare un tipo edilizio già esistente, contribuiranno insieme alle nuove zone verdi pubbliche a consentire il carattere libero delle aree racchiuse fra i vari agglomerati esistenti.

Le norme tecniche per l'esecuzione del piano, meglio specificano i concetti suesposti.

Dal punto di vista della zonizzazione funzionale è notevole la sistemazione delle zone industriali, oggi concentrate negli agglomerati edilizi dello sbocco della Valsassina, intorno alla Ferrovia o addirittura nei centri abitati. Auspicando un progressivo allontanamento delle industrie dai nuclei abitati, cosa che certamente avverrà col tempo specialmente in funzione degli incrementi di valore del terreno in conseguenza dello sviluppo edilizio, è prevista una zona industriale a monte della linea per Milano, sottovento ed a mezzogiorno della città. Essa risponde alle tendenze già in atto e sia per la vicinanza di arterie stradali e ferroviarie, che per la possibilità di un facile scarico idraulico, trovasi nelle migliori condizioni per una buona rispondenza alla sua destinazione specifica.

Gli altri aspetti della zonizzazione funzionale della sistemazione dei pubblici servizi.

### **Il centro.**

La sistemazione che il progetto prevede per il centro, tiene presente la necessità di conservare le caratteristiche storiche, artistiche ed ambientali della città, e tende a conferirgli un più organico e completo aspetto di nucleo fondamentale di una città di oltre 45000 abitanti, migliorando nello stesso tempo la viabilità interna ed i suoi collegamenti con quella esterna.

La viabilità trasversale è migliorata, oltre che con il completamento del lungo lago appresso descritto, con la realizzazione di un attraversamento interno ottenuto valorizzando l'asse oggi costituito dalle vie Mascari-Ghislanzoni. Esso viene meglio allacciato con il Corso Carlo Alberto prolungando la via Ghislanzoni dietro la Chiesa di Pescarenico, e viene collegato con il lungo lago proseguendo via Mascari attraverso la via Bixio mettendo in vista la Prepositurale.

Altra sistemazione importante agli effetti della viabilità trasversale è il collegamento del largo Montenere, e quindi delle importanti vie in esso affluenti, con la via D'Oggiono migliorando la sistemazione del piazzale della Stazione: in quest'ultima sistemazione si è considerato sia il problema delle quote che la opportunità di valorizzare il fossato della Vecchia fortezza che viene messo in vista.

Nella sistemazione della viabilità longitudinale, di quella cioè verso al lago, si è tenuta l'opportunità di migliorare la visibilità del lago stesso dalle arterie anzidette, così come si è fatto ad es., per la via Parini. La principale sistemazione effettuata è quella dell'allargamento della via Bovara, costituente il principale accesso dalla valle al lago: essa contribuirà anche al risanamento della zona.

Dal punto di vista della sistemazione viaria è notevole la progettazione del nuovo lunulo-lago e lungo-fiume fra il Monumento ai Caduti ed il Corso Vittorio: esso oltre a collegare il vecchio ed il nuovo ponte sull'Adda fra loro e con le principali arterie cittadine, valorizza una zona che, se ancora è occupata da stabilimenti industriali dalla scarsa consistenza edilizia, ha però raggiunto un notevole valore intrinseco, ed è paesisticamente molto bene ubicata. I vantaggi di ogni ordine conseguenti alla sistemazione prevista, sono certamente di gran lunga superiori agli oneri.

Il complesso cittadino prospiciente il lago fra la prepositurale e la Torre Viscontea è stato sistemato tenuto conto della necessità di valorizzare degnamente i due monumenti, e completare la sistemazione edilizia prevista dal Comune con la copertura del Calvone e la costruzione della nuova piazza degli affari.

L'accesso al nuovo nucleo centrale dalla Stazione, avverrà ancora dalla via Cavour: qualora nella sistemazione generale dei servizi ferroviari potesse realizzarsi, o l'arretramento a Monte di tutta la linea ferroviaria (cosa molto difficile ma che risolverebbe definitivamente il problema dei collegamenti fra le due parti di città separate dalla ferrovia) o almeno una migliore sistemazione dei servizi di stazione, il nuovo fabbricato viaggiatori potrebbe sorgere nel prolungamento della strada lungo il Colione. Tale variante al progetto è illustrata nella planimetria allegata: è evidente che il nuovo ingresso al centro avverrebbe in tal caso con maggiore fluidità di percorso, attraverso aree che verrebbero valorizzate, e tutto ciò senza turbare affatto l'orditura stradale della vecchia città.

## **Il risanamento.**

I nuclei dei vecchi comuni ora formanti la città di Lecco, sono costituiti da edifici prevalentemente di vecchia costruzione, poco rispondenti alle moderne esigenze di igiene anche a causa del fatto che la manutenzione lascia in genere a desiderare.

Pur senza entrare, in conformità al carattere di massima del progetto, nel dettaglio di piani particolareggiati necessari per studiare un piano di risanamento di vecchi agglomerati tipici quali quelli in oggetto, è opportuno affermare degli indirizzi generali che sono stati seguiti nella compilazione del Piano. Così si è tenuta presente la opportunità di eseguire le opere di piano regolatore laddove, nei limiti del possibile, coincidano con le esigenze del risanamento, come ad es. si è fatto per via Bovara.

Inoltre in tutti gli agglomerati esistenti si porrà un vincolo generico di risanamento igienico, ottenuto con lo sfoltimento dei lotti, l'abbassamento delle costruzioni, l'apertura dei lotti troppo grandi, il completamento della rete viaria secondaria con l'abolizione dei vicoli ciechi, così da facilitare il risanamento d'aria ecc. Secondo tali principi si è indicato il risanamento della contrada del Pozzo e del rione di Pescarenico, che, specialmente la prima, sono da annoverarsi frai nuclei esistenti in peggiori condizioni.

### **Schema di norme tecniche per l'esecuzione del piano.**

Il progetto di piano definitivo dovrà essere corredato da dettagliate norme per la disciplina delle nuove costruzioni, particolarmente dal punto di vista della composizione volumetrica delle nuove zone di ampliamento.

A tal fine il nostro studio prevede la suddivisione della città in zone edilizie, e, dato il carattere del progetto, stabilisce una suddivisione di massima che sarà più dettagliatamente definita in sede di elaborazione del piano definitivo. Le caratteristiche delle varie zone risultano dal progetto seguente:

1) **Agglomerati esistenti.** - In essi le eventuali nuove costruzioni su aree tuttora libere dovranno sorgere con il criterio prevalente di uniformarsi ai caratteri artistici e paesistici delle costruzioni esistenti. In ogni modo il numero massimo dei piani sarà stabilito in quattro oltre il pianoterreno e l'altezza delle fabbriche non potrà superare una volta e mezza la sezione stradale o la larghezza del distacco da fabbriche contigue. Si dovrà prevedere il graduale allontanamento degli stabilimenti industriali oggi esistenti, vietando la costruzione di nuovi.

2) **Zona di ampliamento.** - In essa dovrà mantenersi il carattere già esistente, che conferisce ai nuovi quartieri di Lecco l'aspetto di ridente città nel verde. La fabbricazione dovrà essere in linea di massima a carattere estensivo, con costruzioni monofamigliari o plurifamigliari, prevalentemente isolate. I distacchi dalle strade non dovranno essere inferiori a metri sei e il distacco fra costruzioni adiacenti non inferiore a metri quindici. Il numero dei piani non dovrà essere superiore a quattro e l'altezza minima dei piani non inferiore a metri 3,10.

Per intonarsi a condizioni già esistenti, o per rispondere a carattere di necessità, potrà essere consentita la fabbricazione a filo stradale con maggiori altezze e numero di piani: ma eccettuato quanto espressamente indicato nel progetto non si dovrà consentire nel limite di P. R. la costruzione di nuovi centri, per non impoverire gli esistenti, già così ravvicinati l'uno all'altro, e non alterare i caratteri urbanistici della città così ben definita.

Potrà essere consentita la fabbricazione di carattere più estensivo e popolare, nella sola eventualità che si tratti di interi complessi urbanisticamente unitari.

3) **Zona a verde privato.** - Essa conserva il tipo edilizio della villa signorile così diffuso in Lecco. In essa le costruzioni dovranno coprire un'area non superiore ad un decimo dell'area dell'intero lotto e distare almeno metri 8 dai confini: l'altezza dei piani non dovrà essere inferiore a m. 3,50 ed il terreno circostante la casa dovrà essere mantenuto a giardino.

4) **Zona industriale.** - Vi saranno vietate di massima le costruzioni residenziali a meno non siano necessarie per il migliore rendimento dell'azienda. In tal caso dovranno avere i caratteri indicati al N. 2.

5) **Zona di rispetto.** - Vi è vietata la fabbricazione di ogni tipo.

6) **Zona orticola.** - Vi sono consentite le sole costruzioni rurali.

7) **Zona a verde pubblico e sportive.** - Vi sono consentite le sole costruzioni di carattere sportivo, ricreativo o di trattenimento.

8) **Zona speciali.** - Sono permesse le sole costruzioni cui è specificatamente destinata la zona.

### **I luoghi Manzoniani.**

Nel progetto si è tenuta presente la necessità non solo di rispettare ma anche di valorizzare i fabbricati e i luoghi in genere che sono oggetto di citazione o riferimento ne « I Promessi Sposi ».

A tal fine si è curato che la nuova rete viaria progettata, metta nei limiti del possibile in evidenza le varie località o fabbricati così da renderne il più agevole possibile la loro identificazione. Naturalmente dovrà anche provvedersi ad una accurata segnalazione e ad una spicciofa valorizzazione caso per caso. Le località principali fra i vari luoghi Manzoniani e precisamente quelle indicate nel bando di concorso, sono state circondate da un preciso vincolo di rispetto sui terreni immediatamente contigui così da evitare ogni ammissione non solo della particolare fabbrica o località, ma anche delle caratteristiche ambientali.

### **La sistemazione dei pubblici servizi.**

Nel progetto è prevista la creazione di un centro sportivo alle falde del Colle S. Stefano, ottimamente servito dal viale Principessa di Piemonte.

Il colle di S. Stefano è sistemato come centro turistico e di divertimento con un albergo, e qualche edificio residenziale: esso sarà convenientemente rimboschito. Un parco di divertimenti a carattere popolare sorgerà invece in località Bione.

A monte del monumento a Stoppani sorgerà il nuovo porto e ricovero delle barche, sistemandosi anche un ampio piazzale ove sarà sistemato il mercato del mercoledì e del sabato, che in tal modo è facilmente accessibile alle barche mercantili.

Sull'area che sarà abbandonata dall'esistente cimitero di Lecco, potrà essere sistemato un mercato generale e dei magazzini generali, impianti di cui è priva la città non ostante la sua crescente importanza commerciale. La ubicazione è opportuna data la vicinanza alla ferrovia, al nuovo porto, e anche tenuta presente la attuale destinazione che, per ragioni sentimentali, rende il terreno poco appetibile all'attività edilizia.

Si prevede anche una nuova caserma in località Bione presso le esistenti Case Popolari che si rivedono integrate e completate in un moderno quartiere.

E' contemplata la sistemazione generale dei complessi scolastici, ospedalieri ed assistenziali. I nuovi edifici pubblici che si renderanno necessari per ospitare i vari uffici amministrativi, politici e sindacali, sorgeranno nel nuovo centro già previsti sulla copertura del coldone o lungo l'arteria nuova lungo il lago e verso il ponte Arrone Visconti.

I pubblici trasporti, oggi imperniati sulla tramvia congiungente il vecchio nucleo di Lecco con Maggianico e Malavedo, saranno integrati con impianti filoviarri, perfezionati i collegamenti fra il centro ed i nuclei periferici più lontani ed in particolare con la riva destra dell'Adda i cui territori è probabile siano amministrativamente uniti a Lecco.

*Alfredo*  
*Alfredo*  
*Ignazio Guada*  
*Enrico Lenti*