

18-19

Urbanistica

SADIT

**IL CORADO
BOSCA**

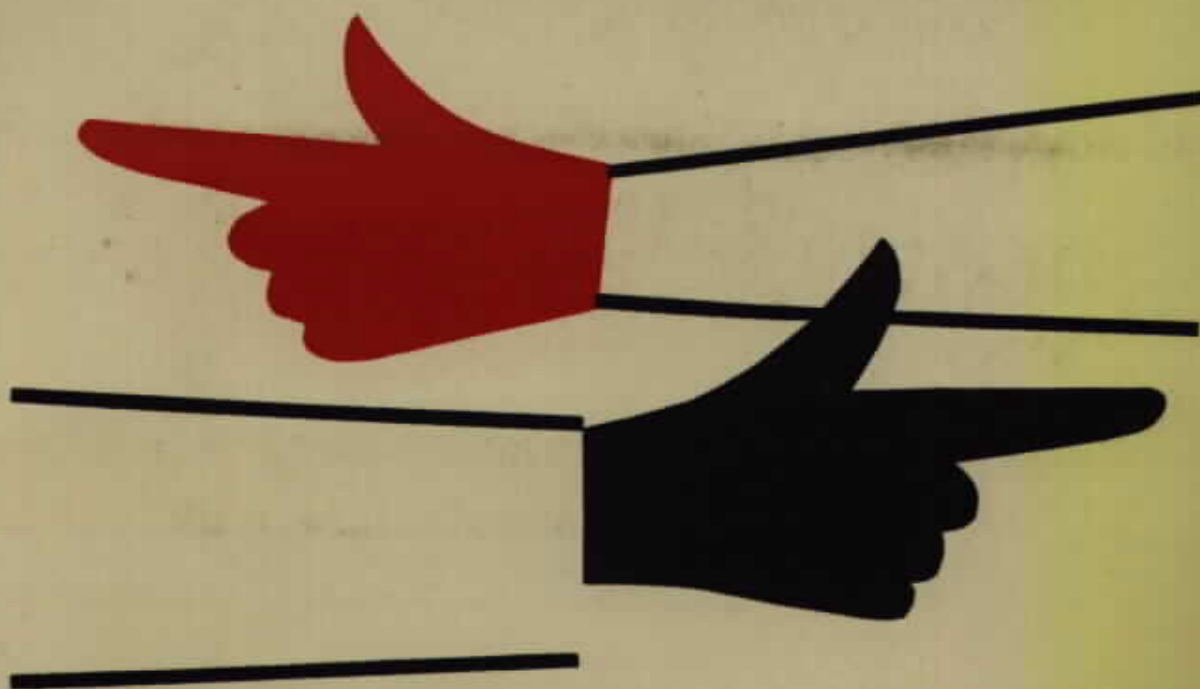
KALONIA

ATTIVA
UTICA

**numero monografico dedicato
al Piano regolatore di Milano**

**TUTTE
LE STRADE **PORTANO****

CERCHIARI



**ALLA
LITOCERAMICA PICCINELLI
MOZZATE**

URBANISTICA

Rivista Trimestrale
dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
N. 18-19 - marzo 1956 - Anno XXV

Direttore Giovanni Astengo

Comitato direttivo

Domenico Andriello, Piero Bottani, Eduardo Caracciolo, Pasquale Carbonara, Luigi Cusenza, Salvatore Casso, Luigi Dodi, Eugenio Fuselli, Adalberto Libera, Armando Mello De Villa, Giovanni Michelucci, Alberto Moroni, Saverio Muratori, Adriano Olivetti, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samonà, Virgilio Testa, Giuseppe Vaccaro

Redazione Maria Vernetto

Redattori regionali

Piemonte: Nello Renacco,
Lombardia: Ezio Cerutti, Vincenzo Columbo, Eugenio Gentili
Veneto: Giovanni Barbis
Liguria: Alessandro Christen, Mario Labò
Emilia: Renzo Sansoni, Vittorio Gandolfi
Toscana: Edoardo Detti, Leonardo Savelli
Marche: Mariano Pallottini
Lazio: Federico Corio, Ludovico Quaroni
Campania: Domenico Andriello
Puglia: Enzo Minchilli
Sardegna: Vito Mossa, Fernando Clemente
Sicilia: Eduardo Caracciolo, Gianni Pirrona

Legislazione urbanistica Francesco Carcia

Letteratura urbanistica Bruno Zevi

Impaginazione Anna Maria Bossola

Amministrazione Piero Orosi

Pubblicità Valentino Remorini

Consiglio Direttivo Nazionale dell'Istituto

Domenico Andriello
Piero Bottani
Eduardo Caracciolo
Salvatore Carbonara
Leone Cattani
Gino Cipriani
Carlo Cocchia
Francesco Cuccia
Luigi Carlo Daneri
Eduardo Detti
Arnaldo Faschini
Eugenio Fuselli
Ignazio Gardella
Federico Corio
Italo Insolera
Alberto Legnani
Eduardo Lombardi
Carlo Melograni
Giovanni Michelucci
Enzo Minchilli
Adriano Olivetti
Luigi Piccinato
Gino Pollini
Gino Pratelli
Nello Renacco
Aldo Rizzotti
Paolo Rossi de Paoli
Giuseppe Samonà
Cesare Valle
Virgilio Vallot

Presidente dell'Istituto Nazionale di Urbanistica

Adriano Olivetti

Vicepresidente

Luigi Piccinato

Giunta Esecutiva

Carlo Cocchia
Adriano Olivetti
Luigi Piccinato
Gino Pollini
Paolo Rossi de Paoli
Giuseppe Samonà
Cesare Valle

Tesoriere

Paolo Rossi De Paoli

Segretario della Giunta e del Consiglio

Bruno Zevi

Sede dell'Istituto: Roma

Lungotevere Tordinona, 1

Numero monografico dedicato al Piano Regolatore di Milano

- Pag. 3 Presentazione *Giovanni Astengo*
- » 5 Guardare Milano *Luigi Piccinato*
- Lo sviluppo urbanistico della città*
- » 10 Milano sino al 1860 *Antonio Cassi Ramelli*
- » 24 L'urbanistica milanese dal 1860 al 1945 *Luigi Dodi*
- Formazione e attuazione del nuovo P. R. G.* *Amos Edallo*
- » 40 Le vicende del nuovo Piano Regolatore Generale prima dell'approvazione
- » 56 L'attuazione del nuovo Piano Regolatore Generale dopo la sua approvazione
- » 64 Revisione del P. R. G. 1953
- La realizzazione del P. R. G. dal 1953 al 1956*
- » 77 Piani particolareggiati per le zone centrali
- » 113 Piani particolareggiati per le zone esterne
- » 143 Piani particolareggiati di sistemazioni stradali
- » 149 Attrezzature cittadine
- » 157 Aspetti giuridici del Piano Regolatore Generale *Domenico Rodella*
- » 169 Il Piano Intercomunale *Amos Edallo*
- » 173 Caratteri dell'economia milanese *Francesco Brambilla*

Capitolo di Bruno Zevi - Elaborazione delle tavole del P. R. G. a cura di Gian Franco Fusano

Prezzo del presente fascicolo e dell'allegato L. 5000

Prezzo dell'allegato separato L. 2000

La spedizione degli allegati è fatta agli abbonati in conto abbonamento, anticipandone di un numero la scadenza

Direzione, Redazione, Amministrazione e Pubblicità: Torino, Corso Vittorio Emanuele 75

Abbonamento a 4 fascicoli L. 2.000 (soci IRI L. 4.500, studenti L. 4.000) - C. C. P. 2/37471 - Spedizione in abbonamento postale gruppo IV

Finito di stampare il 30 marzo 1956, con i tipi della Società Editrice Lombarda, via Settala 22, Milano - Stabilimento Sates - Torino, via Villar 2

Offset e clichés: Fotoincisione Fratelli Gerino

Tavole fuori testo: Officine Fotolitografiche S. A.

Fotografie:

Istituto di Rilievi Terrestri ed Aerei	figg. 27 - 28 - 29 - 30 - 32 - 33 - 34 - 35 - 51 - 52 - 60 - 62 - 66 - 67 - 70 - 71 - 72 - 80 - 84 - 85 - 88 - 94 - 97 - 102 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 116 - 117 - 118 - 121 - 130 - 141 - 147 - 158 - 164 - 165 - 166 - 168 - 170 - 189 - 208 - 212 - (autorizzata la divulgazione dal Ministero della Difesa Aeronautica, concessione n. 174)
Ancillotti	figg. 64 - 65 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79 - 81 - 83 - 86 - 85 - 89 - 90 - 91 - 96 - 98 - 99 - 101 - 103 - 105 - 106 - 107 - 108 - 115 - 120 - 127 - 128 - 129 - 134 - 140 - 143 - 144 - 145 - 148 - 149 - 150 - 153 - 154 - 155 - 160 - 161 - 167 - 171 - 172 - 173 - 176 - 177 - 178 - 182 - 183 - 184 - 188 - 199 - 200 - 207 - 210 - 211 - 213 - 214 - 215 - 216 - 217 - 219 - 220 - 221 - 222 - 223
« Città di Milano »	figg. 201 - 202 - 203 - 204
Publifoto	figg. 195 - 199 - 205 - 206
Fototecnica Fortunati	fig. 69
Industrialfoto	fig. 157
Farabola	fig. 193

Il nuovo Piano regolatore di Milano si pone oggi come l'esperienza più importante, per estensione e per impegno, nel campo dell'urbanistica italiana del dopoguerra.

Fin dalla primitiva ed originale impostazione collettiva del consesso di tecnici, via via attraverso le complesse vicende della sua faticosa elaborazione, il piano regolatore milanese era atteso e seguito con ansia da tutti noi come un evento di enorme interesse: tre anni di attuazione lo hanno fatto adulto e lo rendono ora degno del più attento esame e della più grande considerazione, e come tale lo proponiamo all'attenzione del Paese.

I dieci anni del dopoguerra hanno lasciato in Milano i segni di una profonda trasformazione, visibile in ogni strada del centro ed in ampie zone della più esterna periferia. Ed è ben significativo che proprio nel periodo della più dinamica e più completa trasformazione edilizia, nel tumulto e nell'eruzione delle più disparate iniziative, si sia venuto lentamente, ma sempre più fermamente, maturando e fortificando l'intervento urbanistico che ha saputo imbrigliare a poco a poco le iniziative più ribelli, fino a capovolgere la generale situazione edilizia, che dal primitivo caos dell'immediato dopoguerra sta ora passando ad una più serena, ordinata e convinta successione di interventi pianificati, senza perdere in slancio ed in mordente.

Vista nel suo complesso, l'esperienza urbanistica milanese fornisce una esauriente dimostrazione dell'efficacia non tanto del Piano in sé, da troppi considerato ancora come idolo astratto, mentre esso altro non è che mero strumento contingente in perenne trasformazione, e la revisione in atto del Piano milanese lo dimostra, quanto piuttosto della « pianificazione attiva ed operante », svolta con continuità, tenacia e intelligenza dagli organi tecnici ed amministrativi comunali in sede di attuazione, soprattutto mediante la formazione dei piani particolareggiati. Ed in questo senso l'esperienza milanese può, a giusto titolo, essere proposta ad esempio.

Ma un piano di attuazione, in una città viva come Milano non è mai ultimato: definito un piano particolareggiato, nuovi programmi, nuove iniziative insorgono, nuovi piani esecutivi urgono.

Ed è di fronte all'apertura di questo continuo domani, che l'esperienza del passato decennio si pone nella giusta prospettiva: essa ha seppellito per sempre il piano-allineamento, il piano-reticolo dell'antiquata concezione del preesistente piano, ed ha formato nuovi strumenti e nuovi organi di pianificazione, che ammettono ulteriori sviluppi.

Spetta ora agli urbanisti milanesi, agli architetti e agli ingegneri di far tesoro dell'esperienza, di cooperare con i funzionari e con l'Amministrazione ad affinare questi strumenti, di proporre soluzioni planivolumetriche che non si racchiudano nella formula, in una parola, di infondere vita e spirito in questo complesso e continuo processo di pianificazione.

Se l'attuale ritmo edificatorio non subirà rallentamenti apprezzabili, se quest'opera di affinamento saprà dare i suoi frutti, se la pianificazione intercomunale e regionale diventerà essa pure attiva, tra non molti anni Milano sarà veramente una « nuova città » pianificata.

La massima concentrazione italiana di capitali e di iniziative economiche avrà il suo vero volto e la città la sua giusta scala: ne formuliamo oggi sinceramente l'augurio per il benessere non solo dei milanesi, ma di tutto il Paese.

Il fascicolo che presentiamo e che esce in duplice edizione, come rivista e come libro, è frutto di una lunga preparazione e di una felice collaborazione con gli amministratori e con i funzionari municipali.

Ringraziamo in modo particolare quanti ci hanno aiutato ed assistito in quest'opera di compilazione, dall'avv. Steno Baj, assessore all'Urbanistica, al dott. Antonio Bodino, vice segretario generale del Comune, al dott. Domenico Rodella, capo Ripartizione Urbanistica - Piano Regolatore - Edilizia privata, all'ing. Guido Amorosi, capo dell'Ufficio Tecnico, al prof. arch. Amos Edallo, dirigente della divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico.

MILANO STELLA

MII

IOI



Bartholomeo Mazzorato Prosumiere, in Mercanzia di Venetia

Guardare Milano

Dove i confini tra storia e cronaca e quelli tra cronaca e dibattito polemico, più volte si è voluto individuare. Ma le pagine e le figure di questo studio sulle vicende urbanistiche di Milano dai lontani secoli fino ad oggi, ci chiariscono all'evidenza come anche la semplice disposizione cronologica dei fatti sia atto di critica, ossia rappresenti « storia ». E come tutto ciò che cade sotto il nostro sguardo diventi storia, nell'atto stesso nel quale compiamo il più piccolo sforzo di guardare.

Da questa posizione critica Milano e le sue vicende urbanistiche rappresentano, per l'Italia, uno dei più grandi ammaestramenti.

L'esempio di Milano ci afferma e ci ribadisce un concetto fondamentale: che non vi può essere città ove non vi sia un *organismo*: ove non si attui, insomma, una strutturazione organica, modellata sulla vita, dei vari settori od organi funzionali che compongono il corpo urbano.

Fino al 1700 Milano, con i suoi grandi spazi liberi, tra borgo e borgo, compresi nella cinta bastionata; con la sua struttura viaria interna quasi radiocentrica rispetto alla piazza del Duomo e con il gran cuneo del castello a nord ovest, rappresentava un organismo logico, semplice e funzionale, proporzionato nella vita di allora e su questa modellato. Da quel momento per la città, con l'accrescersi rapido della sua operosità industriale, si pongono decisamente i termini del nuovo vero unico problema di fondo: quello di strutturare, non già un ampliamento, ma addirittura un nuovo organismo attraverso un vero piano, ossia attraverso un vero programma. E da quel momento ha inizio il dramma di Milano.

Giacchè l'antico organismo radiocentrico, che per secoli si era mostrato efficiente nelle sue modeste dimensioni, di fronte al crescente volume di attività edilizia dei tempi nuovi, rappresentava ormai un sistema finito e conchiuso ed il problema non era già quello della *quantità*, quanto piuttosto quello della *qualità*: quello cioè di ricreare e scoprire la nuova e diversa impostazione urbana di una grande metropoli, capace di un più vasto divenire.

Un barlume di intuizione del vero problema può ritrovarsi in quel famoso piano, cosiddetto napoleonico, che sembra si proponesse una struttura capace di aprire le porte al decentramento,

anche se modesto. Ma evidentemente le forze di espansione reclamanti il nuovo organismo non erano ancora sufficientemente prepotenti e chiaramente valutabili; sì che per altri tre quarti di secolo il problema rimase inespresso. Quando le ferrovie ed i trasporti collettivi su strada e le industrie e la immigrazione dalle campagne e la rivoluzione industriale reclamarono ed imposero la soluzione, la situazione, già critica, sfociò nel piano dell'ing. Beruto, nel 1884.

Fu questa la prima occasione mancata per fare di Milano un esempio di città moderna; fu questa la prima pietra della muraglia che racchiuse Milano nel suo destino. E di qui si denuncia chiaro il dramma della metropoli che, ancorata alla struttura settecentesca monocentrica, si rivolgerà d'ora in poi su se stessa e contro se stessa, disfacendo e rifacendo la sua edilizia, mangiandosi e rimangiandosi quanto veniva creato dalla generazione precedente in una febbrile attività di distruzione e di ricostruzione, moltiplicando, così, follemente i valori del suolo urbano, distruggendo i valori spirituali dell'antica edilizia per aprire di necessità le porte a tutte le speculazioni edilizie.

La città, che guardava se stessa esclusivamente dalla piazza del Duomo come già cinque secoli prima, era ormai incapace di strapparsi la camicia di Nesso della enorme ragnatela fissata dall'ing. Beruto. Ma vi era l'esempio universale di Parigi che, a quell'epoca, dettava legge in tutta Europa! Esso faceva facile testo nella mancanza generale di una preparazione culturale specifica. Là, dove sarebbe stata necessaria la collaborazione più vasta di politici, di cittadini, di studiosi e di tecnici, sopperiva invece, in mancanza di una vera coscienza del problema, la frase fatta, l'esempio classico che, nelle mani inesperte, diventava accademico. E così altri ingegneri comunali, nella quasi identica atmosfera, cinque lustri dopo il Beruto, privi di una più vasta collaborazione, non fecero che aggiungere, col piano del 1912, altri giri di maglie e di fili alla vecchia ragnatela, ricucendo ancor più la città in se stessa.

Come sempre succede quando si pretende di risolvere un problema ampliandolo nei suoi stessi termini che lo condizionano, le stesse situazioni di un tempo si ripresentavano sempre più gravi, di lustro in lustro. Il tema si perpetuava in quello stesso di un secolo prima: creare un organismo nuovo e diverso, adatto ad una nuova e più grande dimensione. Ma con l'aggravante che ogni soluzione di dettaglio peggiorava la situazione generale. Nè valeva allargare le strade per sbloccare la circolazione, quando la nuova sezione stradale consentiva automaticamente maggior volume di fabbricazione e quindi di popolazione che poi avrebbe ingombrato, rendendola insufficiente, la strada allora allora allargata; nè valeva aprire nuovi sbocchi verso la periferia, quando questa era poi convogliata fatalmente al centro dallo stesso tronco che avrebbe dovuto alleggerire il centro; nè valeva continuare a creare circonvallazioni e strade anulari quando poi le radiali le rendevano nulle...

Eppure, alla fine, nel 1926, la situazione era giunta ad un punto tale di acutezza che le autorità risolsero finalmente di fare appello a tutti i tecnici, scegliendo la nuova idea attraverso un grande concorso nazionale. Fu quello un grande atto di saggezza che aprì il cuore alla speranza.

Il pensiero urbanistico italiano, sebbene in ritardo rispetto ad altri Paesi, si era maturato e, con esso, anche una vaga coscienza del tema si era diffusa; ed era logico aspettarsi una nuova parola. La quale in fondo venne, sia pure confusamente.

Il progetto « Forma urbis Mediolani », redatto dall'allora giovane Club degli urbanisti, e l'altro progetto proposto dagli ingg. Chiodi e Merlo, sia pure in diversa misura, avevano intuito e proposta la via giusta, quella di una nuova struttura, vista a nuclei suburbani distanziati. E, del resto, lo stesso bando di concorso ne dava l'indicazione quando affermava la necessità « dell'indipendenza dei nuclei urbani incorporati nel Comune di Milano, i quali dovranno « costituire centri autonomi dal punto di vista amministrativo ed edilizio, in modo da attenuare « lo sviluppo monocentrico della città ». Ciò sarebbe stato il solo mezzo per realizzare la soluzione della antica zona centrale della città per la quale il bando « saggiamente poneva la necessità di conservare, oltre che i monumenti artistici, anche i quadri urbani più importanti per ragioni pittoriche, storiche e sentimentali ».

Fu scelto invece il progetto che « apre nella vecchia compagine una rete di grandi arterie « nuove, poco o nulla seguendo o adattandosi alle esistenti: nè si contenta di questo, ma tra le « varie maglie di questa rete vengono previste una infinità di altre arterie larghe, rettilinee e « regolari, che sono quasi sempre inutili, e distruggono totalmente la città esistente » (così si esprimeva M. Piacentini, che pur era certo il membro più autorevole della commissione, in un suo articolo nella rivista « Architettura » e che, comunque, non fece valere quella sua voce). Fu scelto insomma il progettone radiocentrico a base di cannonate prospettiche, retorico e lontano da qualsiasi realtà concreta del problema: e tutti i progetti premiati furono ancora una volta consegnati all'ingegnere comunale perchè facesse lui il piano regolatore della città.

Cesare Albertini disse a chi scrive, che era ben felice che si fosse scelto il progetto più confuso e distruttore perchè così lui si sentiva le mani libere per far piazza pulita della vecchia Milano: e così si accinse al lavoro.

Ne venne fuori il piano radiocentrico del 1934, che ricuciva per tutta l'estensione del territorio comunale un'altra cintura compatta edilizia e stradale di case e di circonvallazioni.

Scrivendo nel 1937 Piero Bottoni « lo stralcio del nuovo piano di Milano, attualmente in vigore, e l'ineffabile dettaglio che qui si pubblica non sono purtroppo che la pallida immagine « di quello che è tutta una concezione dell'urbanistica decorativa, grafica o erroneamente concepita in funzione di problema esclusivo di sfruttamento delle aree cittadine. Nel nuovo « piano regolatore di Milano sono da rilevare, fra i principali errori, i seguenti: 1) Estensione « di tutto il piano regolatore a macchia d'olio attorno all'antico nucleo cittadino, contrariamente allo sviluppo stellare della città che particolari condizioni del suolo e degli interessi « economici favorirebbero; 2) Vincolo di P.R. da ciò derivante, ad una enorme zona di non « prevedibile immediato sviluppo; 3) Imprevidenza delle soluzioni dei problemi della città in « rapporto ai problemi regionali; 4) Nessun decentramento dei centri destinati agli organi di « rettivi e nessuna soluzione dei grandi problemi di carattere sociale collettivo. Ecc. ecc. ».

Eppure i tempi sarebbero stati maturi per la vera soluzione; e la situazione non era del tutto compromessa: basta guardare la figura 36 (pag. 35) per rendersi conto di come era ancora possibile fare di Milano un organismo urbano variamente articolato e aperto.

Milano invece fu imprigionata nel piano del 1934 e questo fu l'ultimo atto del dramma.

L'attuale piano regolatore di Milano, per essere compreso nella sua giusta luce, va guardato dunque da queste premesse: scaturito dalla reazione contro un passato di errori; sorto dalla collaborazione democratica dei migliori tecnici in un clima democratico; costretto a rinunzie infinite dalle colpe degli uomini di ieri, esso rappresenta il supremo ed estremo sforzo per liberare la città dal caos conseguente ad un organismo sbagliato, anzi, e meglio detto, alla mancanza totale di un organismo. Rappresenta lo sforzo per organizzare una struttura più aperta, più libera, più economica, proiettata nella regione lombarda: ed ecco perchè, alle pagine che illustrano il piano della città, fanno seguito quelle che pongono il problema del piano regionale.

Ma intanto la vecchia città, quella che si voleva conservare con il concorso del 1927, è ormai completamente distrutta: sono rimaste, irreparabilmente spaesate e fuori del loro quadro urbano, le principali reliquie monumentali disposte a raggiera intorno alle guglie del Duomo, il quale guarda alle recenti strade troppo larghe, ma già ormai insufficienti al traffico portato dalla selva di casoni e di grattacieli.

Lo strumento vero del nuovo piano è stata la legge urbanistica del 1942, che ha consentito la precisazione di una zonizzazione sull'intero territorio comunale con il vincolo di zona rurale. L'azione tattica, che dovrebbe sbloccare la situazione chiusa del centro, è invece rappresentata dal nuovo Centro Direzionale, servito dagli assi attrezzati.

Ma anche qui quanta lotta e quanta difficoltà!

Per poco i ricorsi al Consiglio di Stato, provocati dai proprietari contro il diritto di impedire

l'edilizia nelle zone rurali, non hanno avuto partita vinta, minacciando di buttare all'aria tutta la compagine strategica e programmatica del piano.

La netta opposizione delle Ferrovie Varesine allo spostamento dei loro impianti che avrebbe dovuto permettere la realizzazione del centro Direzionale, ha ritardato la realizzazione di questo punto-chiave del piano, proprio nel momento preciso in cui la spinta edilizia era favorevole alla costruzione di grandi edifici commerciali, bancari e direttivi, la quale purtroppo in gran parte, si è quindi sviata, indirizzandosi a costruire le vecchie e le nuove sedi nel vecchio centro e lungo il corso Vittorio Emanuele: ed ora, che la opposizione alle Ferrovie è vinta, molte possibilità si sono allontanate.

Le lunghe more, che intercorrono tra la formulazione dei piani particolareggiati e la approvazione di questi, hanno certo frustrato molte belle intenzioni e compromesso molte belle possibilità. Ma tutto questo conta fino ad un certo limite: quello che più conta è il successo fondamentale della lotta, l'affermazione dei principi, la conquista del nuovo organismo e quella della coscienza della validità di questo.

Dopo un secolo giusto di lotta Milano si è liberata.

L'insegnamento di Milano dovrebbe far meditare tutti gli uomini che amministrano e vivono nelle grandi città. Giacchè il problema di Milano non è solo quello di Milano, ma minaccia di diventare quello di Torino, di Firenze, di Genova ed, infine, quello di Roma; quello cioè di tutte le grandi città in espansione crescente, ove non si riesca o non si sappia strutturare la loro vita in un nuovo organismo aperto.

La stessa Roma, che fino al 1945 era riuscita, nonostante il piano radiocentrico del 1931, a reagire spontaneamente ad uno schema chiuso, è gravemente minacciata ora, dalla disordinata edilizia di questo dopo guerra, non guidata da un nuovo programma, che troppo si è tardato a formulare.

Roma ha avuto ciò che Milano non ha avuto: la ventura di essere salvata per molti decenni ad opera della concomitanza fortunata di molti fattori fisici, che ne hanno impedito l'accerchiamento completo, pur provocando l'annullamento di molte situazioni, che oggi sarebbero la premessa per una più logica soluzione moderna.

Anche a Roma, insomma, si arriva tardi per molte cose: ma i tempi, speriamo, sono mutati. Non è più il bando di un concorso che impone ora il decentramento e la salvezza dell'antica città; ma la decisione unanime del Consiglio Comunale che afferma la necessità dell'abbandono degli sviluppi concentrici per giungere alla salvezza del centro storico e alla salvezza degli sviluppi futuri, in un rapporto di causa ad effetto. Finalmente la grande città è guardata dal di fuori e non dal di dentro.

L'esempio di Milano, della lotta generosa dei suoi tecnici e dei suoi amministratori attuali, giunge a conforto. E la coscienza urbanistica, più diffusa e profonda di un tempo, comincia a rendersi conto che la guarigione di una città va raggiunta curando l'organismo a fondo e non medicando le piaghe con lenimenti che attutiscono momentaneamente il dolore.

A Milano si è dovuto far uso di una terapia: a Roma, speriamo si possa far uso, almeno in gran parte, della profilassi.

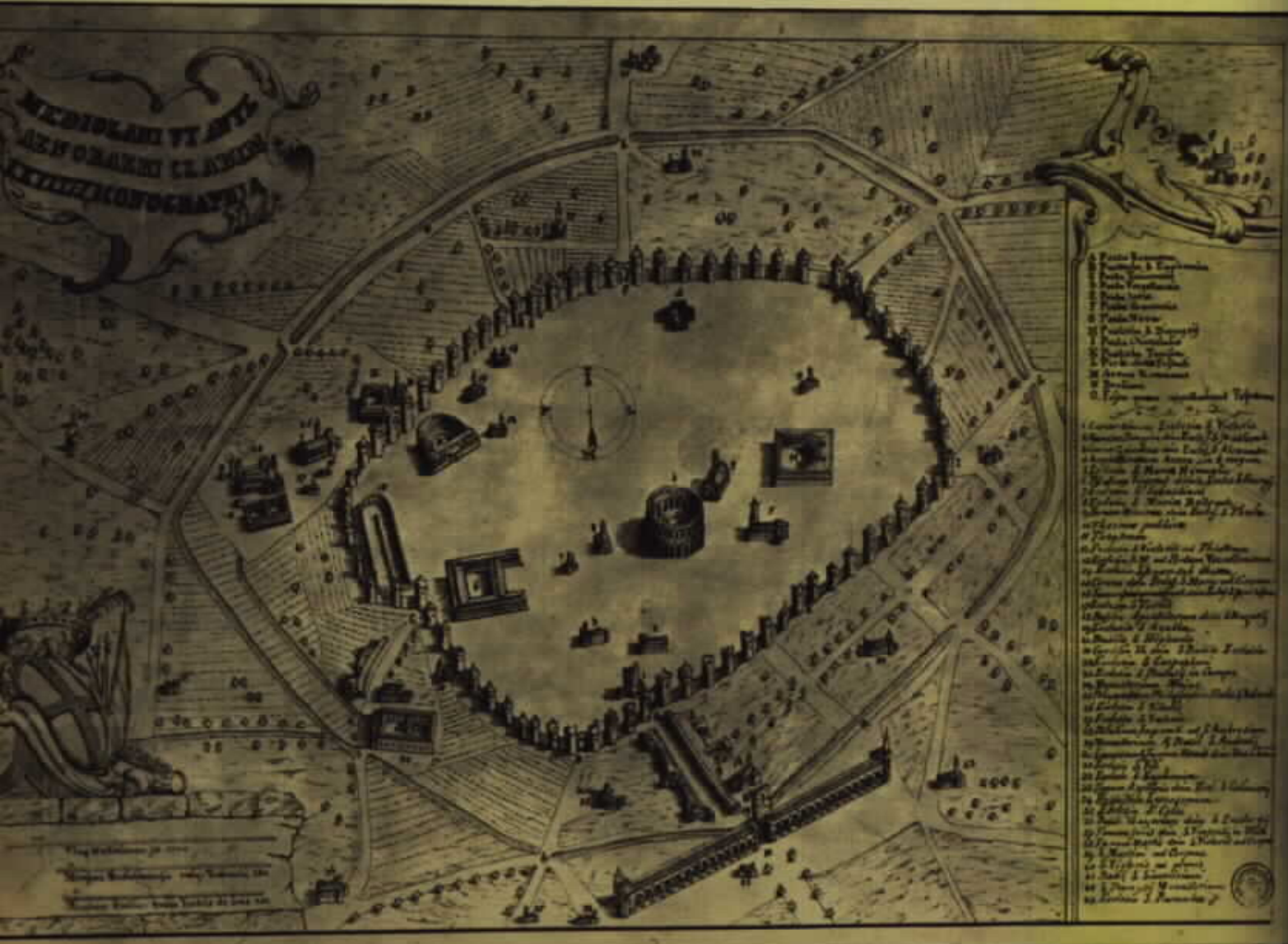
Coloro, che ancora non sono coscienti dei veri termini del problema, guardino alla storia e all'esempio di Milano. Impareranno il metodo della lotta, la volontà tenace, la serietà di lavoro, la bontà dell'operare; impareranno anche quanto costino gli errori e le occasioni perdute!

A costoro Milano serva di esempio: ed anche di ammonimento.

Antonio Cassi Ramelli

Milano sino al 1860

1 - Un curioso disegno a penna del secolo XVIII che ricostruisce le mura e i monumenti romani al secolo XI, presumibilmente secondo le indicazioni del Flaminio. Si noti la via Romana Porticata e l'antemurale con la porta trionfale e forse il senodochio e il piccolo lanuzette.



Il tentativo di ricomporre gli aspetti e i contorni di una città esistente venti secoli fa, con la scorta di poche e sospette memorie scritte e con le modeste testimonianze finora emerse in molteplici ma fatalmente non sistematiche imprese di scavo, non può, logicamente, sortire risultati probanti e definitivi. Nel caso dell'urbanistica milanese le difficoltà aumentano poi oltre ogni credibile misura non soltanto per l'evidente scempenso tra la curiosità nata dall'acuirsi dei nostri problemi che, involontariamente, proponiamo ai secoli passati, quanto per l'imerversare di una contrarietà continua per la quale questa metropoli lombarda, che pure fu, a' tempi suoi, capitale dell'Impero d'Occidente, che conobbe certamente fortune di intere generazioni e splendori di cospicui monumenti, sembra essersi messa l'impegno a cancellare quasi tutte quelle tracce che i posteri potevano logicamente aspettarsi di ritrovare.

La città comincia infatti, proprio giunta al vertice della sua parabola, a demolire una arena ancora efficiente di quattro ordini, tagliata nel miglior ceppo di Brembate e d'importanza pari a quella veronese, per fornir la platea di fondazione del tempio di S. Lorenzo, mentre costipa colonne, forse tratte dai resti di un chilometro di via colonnata che si snodava lungo il corso di Porta Romana, per consolidare il terreno sotto la chiesa di S. Nazaro. Nè la disdetta si arresta a questo punto. Seguono le più tragiche distruzioni dovute agli uomini e agli elementi: le gesta di Attila nel 452, quelle di Uraia (539) e l'incendio « delle Cicogne » del 1071, fino all'arrivo di Barbarossa e dei suoi consociati (1160-1162), e sono tutte catastrofi tremende che non lasciano nemmeno quelle coltri di rottami che capita normalmente di trovar sovrapposte dopo simili congiunture. La penuria locale della pietra implica poi il ricicaggio e l'annullamento di ogni traccia, la presenza di selve e l'abbondanza di argilla comportano tipologie di costruzioni minori che non lasciano ricordo, il sottosuolo non esige fondamenta rilevanti.

Ci si spiega così come i pochi ritrovamenti siano tanto frammentari e superficiali. E l'incertezza e la penuria dei documenti non è minore se si pensa che non soltanto il periodo longobardo, ma persino il Quattrocento, questo secolo d'oro degli studi e delle ricerche non fornisce nessun documento cartografico — se togli un piccolo schizzo leonardesco — e come, in certi libri, ad esempio, per dedurre l'entità della popolazione milanese del VI secolo, non si trova di meglio che regolarsi una valutazione arbitraria del numero delle prigioniere milanesi trascinate in schiavitù, per poi... raddoppiarlo.

Non di urbanistica storica milanese sembra pertanto lecito parlare, almeno sino al sedicesimo secolo, ma soltanto di alcune ricorrenti vicende edilizie, che si possono riassumere in poche schede.

Milano nasce — dunque — nel secondo secolo prima di Cristo come castrum romano posto a guardia di una preesistente borgata gallo-celta. Sul luogo

convergevano importanti strade da Lodi (Roma), da Bergamo (Verona, Danubio), da Como (Chiavenna, Spluga), da Novara (Aosta), da Pavia (Torino, Rodano). Una di queste strade — quella di Melegnano — si ritrova ancora oggi nel tracciato stradale odierno (vie Cavallotti, Fontana, Anfossi) e testimonia di una inserzione stradale a zampa d'oca diramante da una porta Argentea dalla quale partiva contemporaneamente la strada veronese. Le notizie sicure però si arrestano a questo punto: per integrarle bisogna affidarsi ai fili conduttori costanti dell'urbanistica storica. Tra questi — ulteriore limitazione — soltanto quello ossidionale e, parzialmente, quello religioso, possono soccorrerci. Risulta assolutamente muta la testimonianza, che pur non dovette influire trascurabilmente sui destini della metropoli milanese, dei traffici, dell'accumulo e dello scambio di merci e di derrate che hanno costituito la ragione di nascita e di vita di tanti altri complessi cittadini, e presuppongono mercati e capaci magazzini oggi scomparsi, ma sicuramente esistiti non soltanto nei tempi di pace, ma anche — e a maggior ragione — in quelli ben più frequenti di assedio e di carestia.



2 - Pianta del centro attuale di Milano con riportate le mura romane in nero, il castrum quadrato e onnessivo ampliamento, in rosso, le mura dell'epoca imperiale. Con tratteggio nero è indicato il percorso approssimativo del forum.

Ciò premesso, bisogna tener conto del tracciato di tre cinte di mura Romane, ampliate man mano che la città aumentava la sua importanza. La prima — come si è detto — è quella del secondo secolo av. C. e recinge un quadrato di circa seicento metri di lato (un po' più grande cioè di quello di Aosta e un po' meno di quello di Pavia) angolato di 38° col meridiano. Il recinto appoggia i suoi quattro vertici nelle piazze Filodrammatici, Beccaria, Missori e all'incrocio delle Cinque Vie. Il castrum fu probabilmente bastito prima

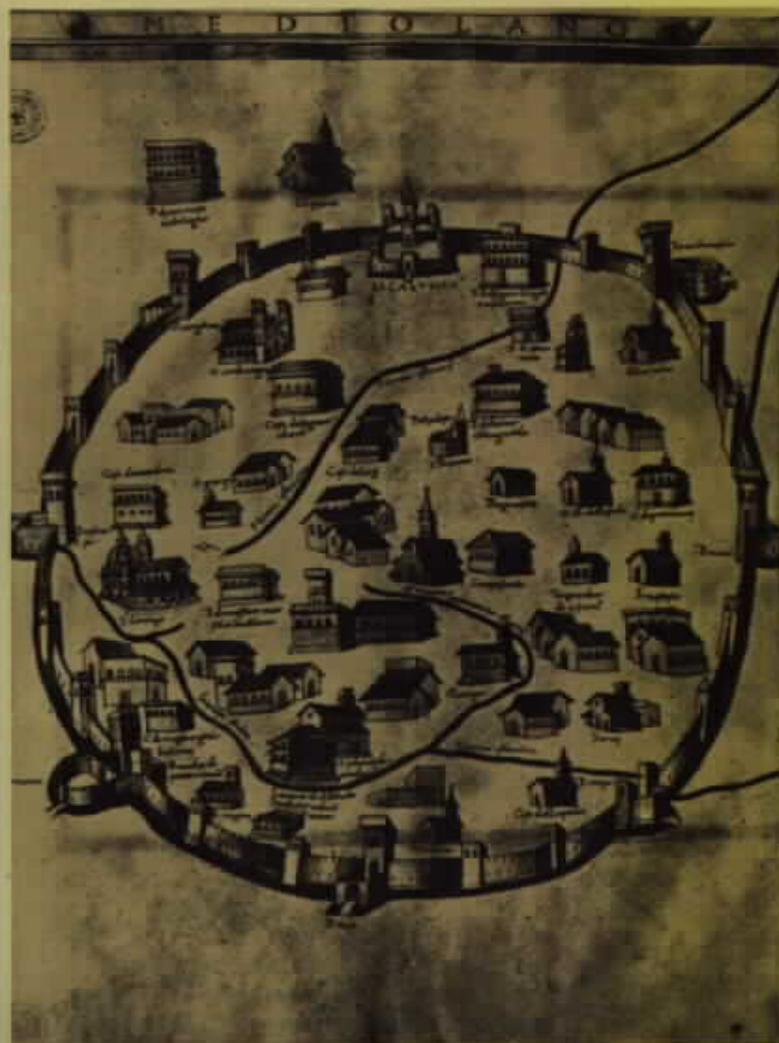


1 - Pianta di Milano del secolo IX. (Copia di Giulio Cesare Bianchi ripresa attorno al 1740).

alla svelta in legno e terra di riporto e, poi, rinforzato in muratura listata sopra una lieve emergenza del terreno, nella parte più bassa del quale, colmata irregolarmente e certamente ancora acquitrinosa, si addensava il borgo che le sessanta o ottanta torri del castro sporgenti dalle mura a un tiro di freccia l'una dall'altra dovevano, volta a volta, difendere e signoreggiare.

È soltanto verso la fine della Repubblica che un successivo ampliamento si rende necessario a raccogliere i borghi esterni alla cinta di difesa di questa città ormai fiorente cui Giulio Cesare aveva concessa la dignità di Municipio. Ma il tracciato definitivo delle mura romane dei tempi d'oro risulta oggi, grazie alle fatiche di una esigua schiera di studiosi, facilmente identificabile. Un po' meno certa è l'ubicazione dell'incrocio (situato comunque attorno alla piazza S. Sepolcro) tra il decumano (via S. Margherita - via Nerino) e il cardo maggiore (via Unione, via Moneta). Dalla toponimia tradizionale si può presumere la dislocazione di una zecca, di terme e non lontane da esse si possono, sia pure con maggior incertezza, situare palazzo, foro e basilica. Queste nuove mura, lunghe circa tre chilometri e mezzo hanno andamento sinuoso, irregolare. Nelle

cortine si aprono sei porte e tre pusterle; non più di centottanta torri dovrebbero averle presidiate, due salienti ad angolo retto si riconoscono ancora agli angoli di via Croce Rossa e via Disciplini. Una strada di servizio corre spesso parallelamente alle cortine. E, sempre parallelamente ad esse, dentro un tratto del recinto inaspettatamente movimentato (via Cappuccio), si allunga il Circo. Nessuno può pensare che, con un simile bastione di pietra alle spalle, si potesse difendere seriamente una città in caso di assedio e quindi sulla sincronia delle mura e del Circo possono giustificarsi tante riserve. Bisogna però rendersi conto che, ormai pacificata la regione circostante e l'impero in Europa, la sussistenza di molti recinti aveva più carattere di continuità tradizionale che di logica disponibilità. Le fortificazioni rispondono qui, come altrove, come annota il Ritter, forse più a un abito mentale conservatore che a un vero e proprio urgente e reale bisogno. La città infatti continuava la sua espansione anche fuori di questa seconda cerchia murata. Ai tempi di Ambrogio, sorgevano ad esempio certamente *extra-muros* il teatro, il tempio di S. Lorenzo, le basiliche di S. Eustorgio, S. Simpliciano e S. Ambrogio, la via Porticata di cui si è fatto cenno



1. - Pianta circolare di Milano dal Codice Ambrosiano di Galvano Fiamma, della prima metà del sec. XIV. Nel cerchio interno sono indicate le sei porte della cinta romana.
 2. - Pianta isometrica con veduta prospettica di alcune chiese e palazzi della prima metà del secolo XV, da un codice della Cosmografia di Tolomeo (1426-1430).

e l'arco trionfale di Porta Romana (davanti al teatro Carcano). È più che probabile poi che una ulteriore cinta di difesa « campale » o di fortuna cingesse già da allora la zona circostante e le ortaglie e i giardini vicini e che anticipasse in tal modo il tracciato di quella Cinta dei Navigli che sarà eretta in fretta e furia quasi otto secoli dopo, nel terrore imminente di ben più tremendi urti bellici.

Comunque, i due tracciati stradali sovrapposti, quello grossolanamente « diagonale » derivato dalla maglia viaria romana e parallela, o quasi, alle primitive mura del Castro e quello « cardinale » derivato da un millennio di orientazioni est-ovest obbligate dalla moltiplicata costruzione delle chiese cattoliche, andranno da questo momento sovrapponendosi e intersecando le loro trame.

Tra la curiosità di questa urbanistica empirica può annoverarsi il ritrovamento della fortificazione avanzata di S. Vittore (forse bizantina) posta forse lì a presidiare un mausoleo o una zona cimiteriale (o un palazzo?) stranamente isolata dal restante delle mura secondo disposizione di profondità e precauzioni di svincolo assolutamente insolite per l'epoca in cui viviamo.

Le supposizioni di densità ricettive correnti sui

manuali, sembrano tutte, nei riguardi della Milano di allora, un po' entusiastiche. Cento anni or sono, nel 1854, dentro le mura spagnole, in condizioni economiche floride, con larga e munita rete viaria e fluviale drenante un intorno di terreni ben coltivati e fertili, viveva una città di 154.000 abitanti. Come è possibile pensare ad un complesso urbano di sei o settecentomila anime fiorente sullo stesso spazio al centro di un terreno selvoso e acquitrinoso coi rendimenti limitati della primitiva agricoltura e pastorizia del tempo?

Rasa al suolo da Uraia, declassata dai Longobardi in confronto di Verona e di Pavia, città regia, e di Monza, Milano risorge faticosamente dalle sue rovine. Nel secolo IX, Ansperto provvederà a far riprendere e integrare le mura, includendovi la zona sacra milanese esterna alle Porte Vercellina e Ticinese, mentre dentro il recinto si forma quasi un primo demanio boscoso e cintato (il Brolo vescovile) tra le pusterle di Porta Tosa e del Bottonuto. Qualche residuo dell'antica edilizia romana punteggia ancora forse qua e là, il quadro misero delle prime « contrade », quelle dei consorti che, attorno alle case delle famiglie più potenti, trovano ragione in

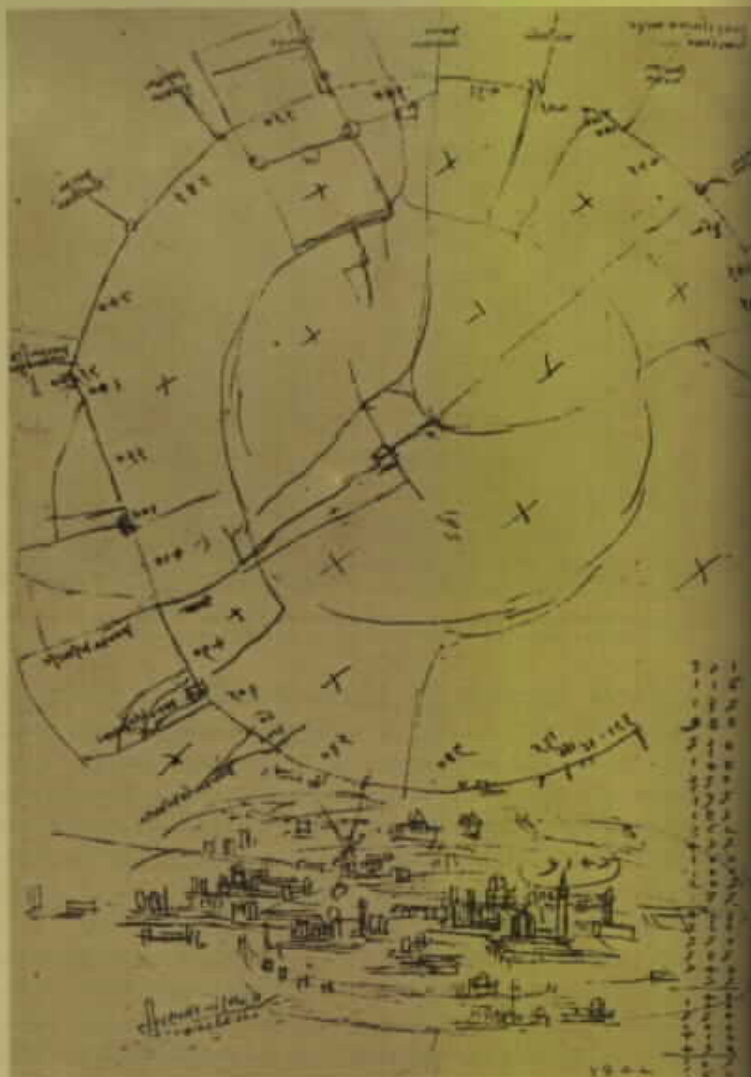
comuni interessi e sicurezze. I *negotiatores* si riuniscono già nei mercati siti vicino all'Arengario attiguo alla Piazza della Basilica iemale di S. Tecla così come — mille anni dopo — ancor oggi, insistono a fare nonostante le varie grida succedutesi nel tempo. Nelle strade dell'artigianato speciale del Comune che si affaccia timidamente alla storia, gli Armatori, Spadari, Speronari, Fustagnari, Orefici eccetera, accennano spontaneamente un loro primo esperimento di zonizzazione naturale e addensano fondaci e officine.

A mezzo il secolo XII, mentre incombe la minaccia imperiale, si realizza con grande premura un altro ampliamento delle mura con l'annessione e l'incameramento dei Borghi (Grande, Nuovo, Spesso, di S. Spirito e del Brolo). La doppia linea di difesa è integrata dal fossato alimentato alla pusterla delle Azze (via Sacchi) e alla Porta Argentea rispettivamente dalle acque del Nirone, proveniente dalle Groane, e del Seveso, proveniente dalla Comasca, cui si aggiungerà l'Olonà a metà di via De Medici. La fossa, così alimentata, raddoppia quella interna e scarica le proprie acque con un sistema livellatore formato da un doppio canale di raccolta meridionale (Vetra che sfocerà nell'Olonà e Vettabbia che sfocerà nel Lambro) governato da una chiusa sita nella via omonima e da due cavi scaricatori sussidiari (di S. Apollinare e Borgognone). Così integrate le mura resistono infatti al Barbarossa e ai suoi consociati ma la città — come è risaputo — cade per fame e per incendio due volte e viene rasa al suolo dopodiché i « sinistrati » vengono concentrati coattivamente, poco distante dalle loro case distrutte, in quattro borghi provvisori (Noceto, Vigentino, Carrara, S. Siro alla Vepra). La vittoria di Legnano riscatta la recente sciagura e l'ammaestramento consiglia la immediata ripresa dei lavori di presidio. Sotto questa nuova spinta le mura, in nove anni, saranno solidamente riorganizzate e man mano si trasformeranno in un robusto recinto di pietra e di cotto nel giro del quale s'aprono sei turrette porte maggiori quasi tutte a doppio fornice (Vercellina, Ticinese, Romana, Nuova, Orientale, Cumana) che corrispondono alle vie maestre dei sei sestieri, nonché una porta Tosa e dodici pusterle monofore (Giovia, S. Ambrogio, dei Fabbri, Chiusa o di S. Lorenzo, S. Eufemia, Monforte, S. Marco o Borgonuovo, delle Azze, S. Stefano, Bottonuto, Nuova). Un triangolo aggiunto tra i rami della fossa (via Vallone, Vettabbia) è coronato da una torre della Chiusa e costituisce la « Cittadella » che difenderà il borgo omonimo e questo delicatissimo punto del fossato. Si sa che quasi cento anni dopo, Napo Torriani farà lastricare una strada e Bonvesin della Riva parla di seimila pozzi e di settanta piazze o « coperti » da « nobili » che erano luoghi di ritrovo dei « clienti » delle grandi casate e di quattrocento forni da pane, duecentonovanta chiese e undici ospedali e che, caduti i Torriani, Azzone Visconti rinforza le mura o le fiancheggia per maggior sicurezza con un doppio

anello di strade di circonvallazione rispettivamente e rispettabilmente larghe — dice il Fiamma — diciotto metri quella esterna e dodici metri quella interna.

Il quattordicesimo secolo registra alcuni importanti rivolgimenti edilizi che si rifletteranno duramente nel futuro tracciato viario milanese. Essi consistono:

a) nell'inizio, da parte dei Visconti, del castello di Porta Giovia (1368) che sostituisce una Rocchetta di Porta Romana ed un'altra sita a Porta Nuova ed una cittadella successivamente abbandonate da



6 - Leonardo, Codice Atlantico, 72 v. A. "piani il vero mezzo di Milano". Le varie linee mostrano l'antica forma tracciata di ammodernamenti ideologici.

Barnabò e da Galeazzo II perchè insufficienti alla loro sicurezza. Alla costruzione del Castello consegue naturalmente il trasporto del Broletto dalla zona del palazzo arcivescovile e dalla piazza del Palazzo Reale a quello dei Mercanti che, con la piazza attorno, formava allora un complesso civico di ben maggiore importanza di quella che oggi, dai meschini residui, il passante possa logicamente arguire. Si dà luogo intanto alla demolizione della Cattedrale di S. Tecla per consentire:

b) l'inizio dei lavori per la chiesa Metropolitana (1386);

c) l'apertura di due strade «solate» (oggi corrispondenti a via Rovello e via Broletto) singolare e larga iniziativa urbanistica a favore forse del Carmagnola;

d) l'introduzione della prima «Conca» (Ponte dei Fabbri, via Viarenna) nel giro del fossato, che già con impianti di fortuna serviva, per chiuse successive, vincendo il dislivello tra il Laghetto di S. Eustorgio a quello di S. Stefano, per scaricare i blocchi di Gandaglia necessari alla Fabbrica del Duomo.

la torre detta del Filarete, coperta da un battiponte e da un rivellino e i due torrioni tondi voluti da Francesco Sforza e volti verso la Porta Vercellina e la Porta Comasina, da un blocco ducale e da una Rocchetta. All'incontro dei tre nuclei sta una torre di ultima difesa (Bona di Savoia) e tutt'attorno gira un fossato. Verso la campagna, una cinta parallela al blocco quadrato, detta della «Ghirlanda», raddoppia la difesa con un suo secondo fossato. Alle saldature delle mura del castello con quelle della città, che ne resta così metà fuori e metà dentro, al duplice scopo di trarne forza e di difendersene,



7 - Pianta di Milano della metà del sec. XVI, da un disegno della Biblioteca Ambrosiana di G. B. Bonasina.

Delle innovazioni dette più sopra, quella destinata a maggiori conseguenze urbanistiche è certamente la prima, cioè quella del castello di Porta Giovia. A questa epoca le artiglierie, con la loro formidabile inaspettata prepotenza, non sono ancora spuntate all'orizzonte e le fortezze si difendono con fossi d'acqua e con muri sempre più alti e robusti, e con merlature e magazzini capaci e ben difesi.

Nella sua più completa espressione, il Castello visconteo-sforzesco consta così di tre nuclei rettangolari adiacenti, costituiti da un recinto d'armi, con

stanno due rilevanti opere belliche che sono i rivellini di S. Spirito e della Fossa.

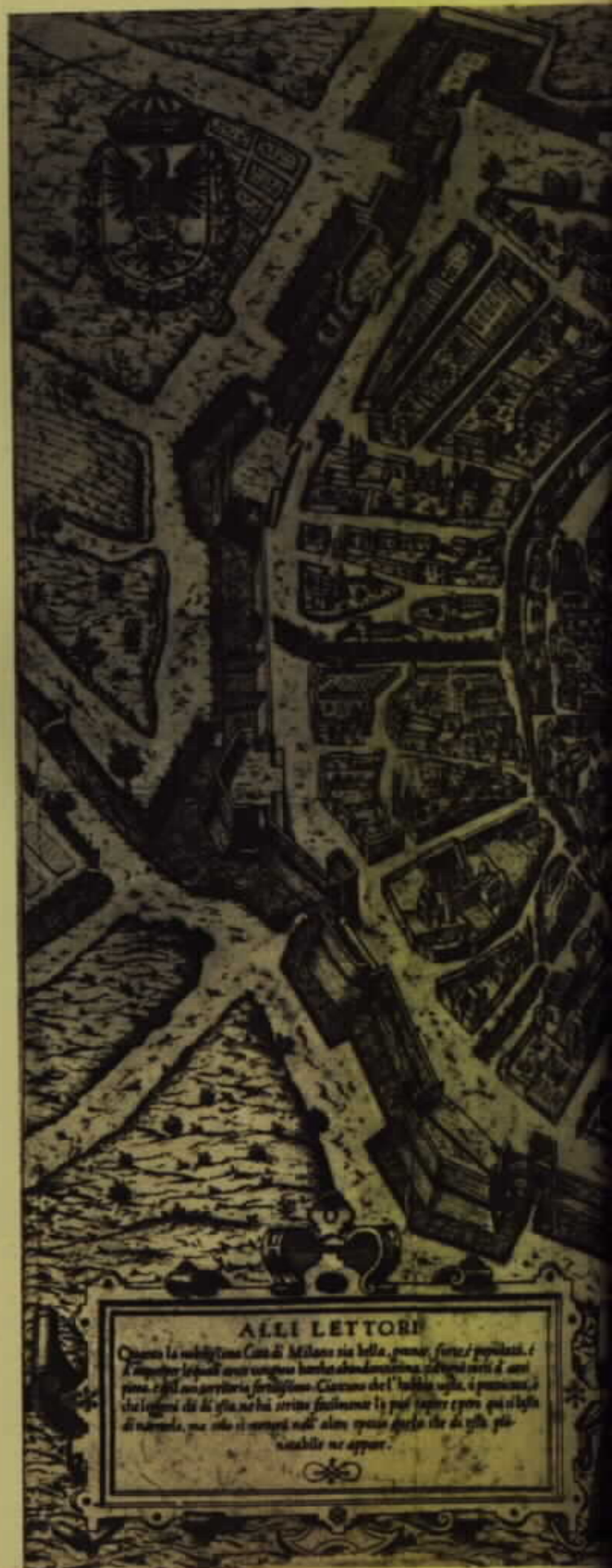
Verso la campagna — invece — il Castello Sforzesco, prima, e quello franco-spagnolo poi, conserveranno prudentemente sgombro un ampio settore di manovra e di tiro: e poichè la città si espande a macchia d'olio, questo triangolo, tenuto libero ad ogni costo non soltanto determina la caratteristica inconfondibile topografia a foglia d'edera ma conserverà ai posteri anche l'unico polmone verde, l'attuale Parco, e permetterà a suo tempo l'innesto di quel corso

Sempione che resta, ancor oggi, il solo ragguardevole segno di ampiezza di vedute e di respiro nella massa chiusa e densa della città. Al quale verde cittadino — sia detto per inciso — proprio in quel tempo, certo con minor pervicacia di quella odierna, già si menavano colpi d'ariete destinando a sede dello Spedal Maggiore quasi tutta l'area verde del Brolo compreso tra le chiese di S. Stefano e di S. Nazaro.

Ma ecco le prime conseguenze urbanistiche delle dominazioni francesi (1499 e 1525) e spagnole (1536-1706) breve ed incolore la prima, lunga e negativa la seconda. Già al tempo dei Visconti una seconda linea fortificata doppiata da un proprio fossato (il Redefosso) cingeva i borghi esterni alle mura elevate da Azzone nel dodicesimo secolo e una serie di rivellini ne presidiava gli attraversamenti stradali. La cinta costituiva quasi una strada di difesa e — nonostante il suo scarso valore bellico — forse anche, una efficace barriera daziaria. Ingranditasi la città, la cortina settentrionale della « Ghirlanda » risultava avvolta e defilata dai terminali mal collegati e sporgenti delle mura che così potevano tenerla sotto tiro. E poichè nessuno immaginava allora la potenza che, in così breve tempo, avrebbero acquistato i nuovi mezzi di guerra, si distaccò dal vertice di nord-ovest della stessa Ghirlanda una « tenaglia » cioè un'opera rettilinea avanzata, con doppio fossato e orecchioni simmetrici a metà del rettilineo e batterie « traditore » dietro di esse. Può darsi che una tenaglia verso la chiesa delle Grazie, sia stata anche progettata ma non se ne ha traccia. Quella costruita, macchinosa, dubbiamente utile e presto superata, fu amputata e revisionata prima e verrà poi assorbita dal sistema fortificatorio delle mura che Ferrante Gonzaga inizierà nel 1548 con più maturi e aggiornati concetti. È strano però che un'opera di così scarsa importanza — apparsa e subito scomparsa dagli orizzonti cittadini — abbia influenzato la toponomastica che, a quattro secoli di distanza, la ricorda ancora.

Abbiamo incidentalmente parlato della cinta di Ferrante. La stella a nove punte bastionate corrisponde all'ingrosso alla nostra attuale linea dei « Bastioni » (mentre gli odierni viali della Circonvallazione interna rimpiazzano quelle che furono le strade di controscarpa e la striscia di case interposte tra le due arterie occupa su per giù l'area del fossato di difesa). Questa stella si salda all'altra che difende il castello e che è a sei punte, poi doppiate da altrettante mezzelune angolate davanti e in centro alle cortine troppo esposte al tiro frontale che — si temeva — potesse provenire anche dalla città. Il tutto era ovviamente concepito con quella abbondante visione che le dimensioni della Milano di allora in verità non esigeva, ma che era ben attendibile poichè le spese conseguenti venivano sostenute dalla cittadinanza.

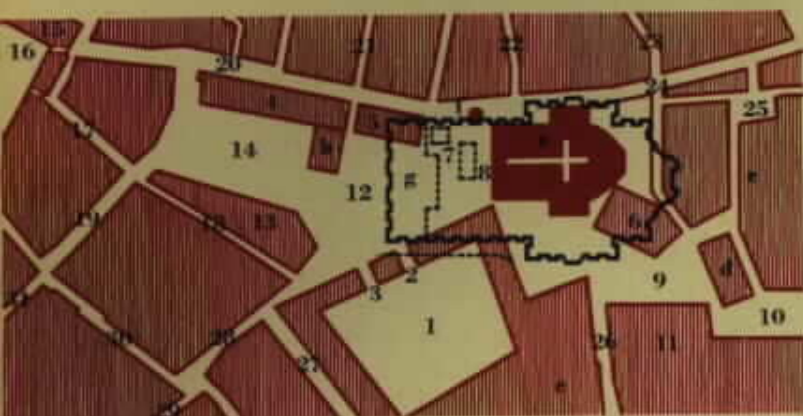
All'opera guerresca corrisposero vari riflessi di ordine urbanistico tra i quali sono da annoverare le demolizioni di tutti gli stabili fronteggianti il Castello, che ne ingombravano il campo di tiro così allargato



ALLI LETTORI

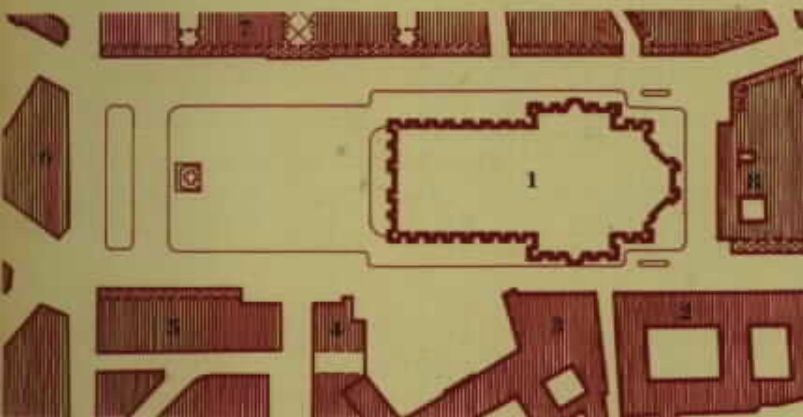
Quando la nobilissima Città di Milano sia bella, piena, forte e popolata, e
 i signori, i quali sono sempre tanto abbondanti, ed ogni città è così
 piena, e il suo governo è fortissimo. Questo che l'abbia visto, è permesso,
 che l'abbia da di qua, se ha scritto finalmente la sua storia e non, qui si parla
 di Milano, ma solo si narra nell'altro spazio quello che di più
 visibile ne appare.





9 - Pianta storica del centro cittadino, con le decomposizioni antiche

1, Corte dell'Aringo; 2, antico ingresso della Corte; 3, ingresso della Corte spostato per l'avanzamento dei lavari del Duomo; 4, coperto dei Figini; 5, coperto delle bollette; 6, antico Arcivescovado; 7, campanile di S. Maria Maggiore; 8, atrio; 9, Verzoso; 10, Verzoso; 11, nuovo Arcivescovado; 12, piazza dell'Aringo; 13, Babocchino; 14, piazza di S. Tecla (Basilica vetusta); 15, piazza dei Mercanti; 16, palazzo della Ragione; 17, contrada dei Profumieri; 18, contrada del Babocchino; 19, contrada dei Pallorici; 20, contrada della Pescheria; 21, stretta dei Accumani; 22, contrada di S. Raffaele; 23, contrada di S. Radegonda; 24, corsia dei servi; 25, Pasquirolo; 26, contrada delle aze; 27, contrada dei Rastrelli; 28, contrada dei Berrettai; a, Santa Maria Maggiore; b, S. Tecla; c, S. Gottardo; d, S. Michele; e, S. Maria Releggi; f, Battistero; g, Duomo.



10 - Pianta dell'attuale Piazza del Duomo

1, cattedrale; 2, Arcivescovado; 3, palazzo reale; 4, ex-oratorio; 5, palazzo dei portici meridionali; 6, palazzo di fondo; 7, portici settentrionali e galleria; 8, palazzo dell'orologio sulla piazzetta Compostato.

11 - Particolare della zona del centro cittadino, ad ovest del Duomo, da una pianta del sec. XVII.

fin quasi all'imbocco di via Cusani e di S. Giovanni sul Muro e la smozzicatura dei campanili della città, nonchè il riempimento di metà della fossa interna ormai «superata» dai nuovi apprestamenti. Il che si ottenne utilizzando la terra di riporto dei «terruggi» e terrapieni che rinforzavano le mura antiche, cosicchè la cinta dei Navigli risultò doppiata, a brevissima distanza, da una strettissima strada parallela, che in molti tratti non venne poi distrutta e che, nel tratto attiguo alla via Carducci, conserva tuttora il vecchio nome.

Intanto l'edilizia cittadina del periodo, che corrisponde ai nomi del Pellegrini, dell'Alessi, del Seregini e poi del Richini e del Meda, lasciava impronte non indegne nei noti complessi civici (Arcivescovado, Seminario, Scuole Elvetiche, palazzi e chiese varie) che influenzarono notevolmente il tracciato viario cittadino. Le piante cittadine dell'epoca portano infatti elenchi di quasi trecento chiese e monasteri e, fuori dalle mura, di fianco alla Porta Orientale, sorgeva, già dal 1488, il recinto di quattordicimila metri quadrati del Lazzaretto. Sulla piazza della Cattedrale, intanto, si prolungava il «coperto dei Figini» e si demoliva lo spigolo dell'ex-Palazzo Ducale per dar luogo alle tre campate del Duomo che ancora si doveva completare e così si originava quello slargo naturale della Piazza del Duomo e quella Manicalunga prolungata di sbieco a testimoniare sino a pochi anni or sono l'incontro artificioso dei due sistemi di orientazione cittadina.

Così si dava la stura, infine, a quei centotrenta e centoquaranta progetti ideati per la sistemazione della piazza del Duomo che si son succeduti nel tempo e che tutti, più o meno, conoscono.

Quantunque vere rilevazioni topografiche non fossero allora possibili, la cartografia dell'epoca comincia già a largheggiare qualche indizio utile per i posteri in vena di ricerche urbanistiche. Si veda.





12 - Pianta parzialmente prospettica del 1716, detta di Loyd. La pianta ripete quella più completa del Hissac (1704) ed è derivata da quella del Burattini (1629).



13 - Pianta della cinta fortificata, edita nel 1706 da G. B. Sarti in una sua raccolta di "Pianta di Città Piane e Castelli in questo Stato". A, il Castello; B, Portello; C, Porta Comasina; D, Porta Nuova; E, Porta Orientale; F, Porta Tosa; G, Porta Romana; H, Porta Vincenza; I, Porta Ludovica; M, Porta Ticinese; N, Porta Vercellina; O, Portello; P, Lonaretto; Q, S. Gregorio.



ad esempio, la distribuzione del verde trovata dagli Austriaci al loro ingresso in città e la parcellazione straordinariamente sminuzzata della proprietà nella zona sud della città in confronto di quella a nord che dovevano emergere dal primo censimento, conseguenza probabile dell'influsso che, tanto sui traffici come sul commercio e sui mezzi di vita, doveva beneficamente portare la disponibilità dei canali navigabili, ramificati nella «bassa» città.

Scarsa importanza offre l'iniziativa urbanistica del dominio austriaco. Le chiese, i benefici e il demanio ecclesiastico vengono ridotti enormemente di numero e di potenza, e la soppressione continuerà naturalmente nel periodo seguente francese-cisalpino con un conseguente notevole spezzettamento della proprietà.

Si inizia il sistema «verde» del Giardino Pubblico (Piermarini) e dei Boschetti, allora comunicanti, cioè non interrotti dalla via Palestro, si rettifica la Porta Romana e la si pavimenta con marciapiedi di granito alla moderna che lo Stendhal

14 - Pianta di Milano di Marcantonio Dal No, del 1734. È la prima rappresentazione planimetrica esatta secondo i metodi moderni.

15 - Il circondario di Porta Romana nel 1754, dalla pianta di Milano suddivisa secondo i circondari, attribuibile al monaco oltretano Mauro Fornari (1756).

16 - Il foglio del circondario di Porta Orientale della Pianta di Milano del 1754.

17 - Pianta di Milano, pubblicata nel 1801, comprendente il progetto del Foro Bonaparte.



loderà ampiamente, mentre nelle case si sostituiscono con vetri le « impanate » di carta e si stabiliscono norme di polizia cittadina. Non è compito di queste righe annotare la presenza a Milano del Vanvitelli con un suo ampolloso progetto del Palazzo Reale, nè la varia opera del Piermarini, nè quelle delle generazioni neo-classiche lombarde che si accompagnano felicemente al periodo storico che trattiamo e che, in altre sedi, hanno già trovato più giustificata e minuziosa illustrazione.



Terminato il primo dominio austriaco, con la pace di Luneville, il 24 febbraio del 1801, si riconosceva per la seconda volta la Repubblica Cisalpina e cominciavano le novità del nostro campo con la distruzione votata all'unanimità e perseguita attivamente della cinta bastionata stesa attorno al Castello, i rottami della quale servirono a eguagliare il fossato, mentre, sempre entusiasticamente, si poneva la prima pietra di una colossale piazza circolare colonnata alla Bernini di circa 800 metri di diametro — il Foro Bonaparte — che avrebbe dovuto fare centro proprio attorno al Castello, chissà perchè lasciato lì nel mezzo, e che doveva raggruppare Borsa, Teatro, Dogana, Porto fluviale, ecc. e con esso tutte le maggiori e più rappresentative sedi della vita cittadina. La visione era grandiosa. Napoleone — cui si presentò il progetto — fu però il primo a consigliare il ritorno alla calma, limitando le direttive allo sgombero delle macerie e a quello della costruzione di una decente e più limitata piazza così come poi avvenne.

Con parte dei rottami rimasti si procurò quindi l'inizio di quella « Arena » che assieme all'Arco della Porta Ticinese, così ben testimonia il periodo del primo Regno d'Italia. E mentre si riattivavano i lavori dei « canali » esterni e si inizia una rilevazione precisa della città, la prima Commissione di Ornato (Albertolli, Landriani, Cagnola, Zanoia) su una pianta del Pinchetti, segnava le linee di quel piano Regolatore Milanese del 1807, così logicamente conseguente e anticipatore da meritare il rimpianto di molti — cosa piuttosto strana per un piano regola-



tore — e, da parte nostra, qualche accenno più particolareggiato.

Bisogna sapere innanzitutto che, nel progetto della Commissione, l'immensa Arena circolare del Foro Bonaparte — poi non eseguita — appare come esistente e per lo meno, non rifiutata anche se al concetto implicito di una città forzosamente decentrata, come si voleva ottenere col « Foro », il nuovo P. R., valorizzando e organizzando il vecchio centro, si opponeva nettamente. Dall'asse principale del Foro, dunque, che bipartisce il conservato quadrato sforzesco, nasce e si prolunga un rettilineo che congiunge il Castello all'Ospedale, e ben si inserisce nella maglia nord-ovest e sud-est dell'antichissima città. Là dove sorgeva il Cordusio, si sarebbe dovuto allargare una piazza triangolare che si salda così ad una arteria ortogonale alla prima, proprio davanti all'Ospedale. Sul fianco di S. Nazaro appare una piazza che diremo « a baionetta » destinata alla inserzione del traffico proveniente dalla via

di Roma. Si completa così il disegno costante che regge il piano: quello di costituire un asse Sempione-Lodi; su questo asse gravitano le minori e maggiori ortogonali, vecchie e nuove, da quella di cui s'è parlato più sopra, alle vie di Santa Margherita e di Paolo da Cannobbio allargate, ecc. cui si devono aggiungere due rettifici: il prolungamento verso il centro cittadino del corso di Porta Orientale ed il prolungamento, verso l'esterno, del corso di Porta Tosa.

Il primo fa capo ad una piazza di sosta retrostante al Duomo che, allora, già serviva di arrivo al servizio di posta, piazza che, a spese della via Alciato si voleva ampliata fin contro il vecchio palazzo di Giustizia. A integrare la piazza, seguendo un concetto di «collana decentrante», una seconda piazza di sosta vien progettata dietro il Palazzo Reale, proprio dove sorgono ora gli Uffici Comunali, ed una terza, pur con dimensioni minori delle precedenti e di quella attuale, doveva poi allargarsi davanti al Teatro della Scala. Altre piazze, ma di smistamento, erano previste davanti al teatro Filodrammatici, dove è attualmente la piazzetta Ferrari, molto ingrandita per l'occasione, e presso S. Giovanni in Conca e poi all'incontro di via Croce Rossa con la via Manzoni allora detta corso di Porta Nuova.

Piazze di «ambiente», di rispettose e oculate proporzioni erano previste davanti al Duomo dove pur vengono proposte demolizioni degli isolati del coperto dei Figini e del Rebecchino e dietro di esso con la regolarizzazione dell'area del Camposanto. Nè mancavano le rettifiche di vecchie arterie e gli allineamenti e i prolungamenti di altre già esistenti come lo stradone di Santa Teresa, il rettilineo di Porta Tosa, il corso di Porta Comasina, l'attuale via Verri, la via Santa Maria alla Porta, e il rinnovo del corso di Porta Vercellina e dell'attuale via Santa Radegonda. Il programma, come si vede, non mancava di lungimiranti previsioni e soprattutto segna il primo sorgere di una concezione e di una volontà urbanistica milanese. Per queste ragioni sembrarono delusive le poche realizzazioni che il tempo permise di attuare nel breve periodo che si arresta al 1814. Tra queste non si dimentichino il prolungamento dello stradone di Santa Teresa (la via Moscova) spinta dal corso di Porta Comasina fin contro le mura, dove la strada sfociava in un semicerchio alberato aperto verso il Borgo degli Ortolani, poi l'apertura della «strada del Sempione» di cui abbiamo già parlato e ancor oggi costituisce amplissima arteria cittadina sull'asse del Castello e dell'Arco della Pace, e logica conclusione della famosa strada omonima napoleonica. Può conciliare forse qualche meditazione la notizia che, mentre tante grandiose illusioni si limitavano allo stato di progetto, il corso Sempione, che neppure era contemplato nel Piano Regolatore del 1807, veniva invece realizzato nelle fortunate proporzioni odierne e in tempi molto più rapidi di quanto non si sarebbe potuto prevedere e che anche oggi meravigliano.

I decenni della dominazione austriaca, dal 1814 al 1859 non risultarono certamente favorevoli a uno sviluppo vero e proprio della nostra città. Si ricostruirono case e palazzi, si rinnovarono chiese; ma niente poté sfociare in quella larga visione dei problemi generali cittadini che il precedente napoleonico aveva additato e poteva far presumere. Si può dire soltanto che il grande tema della piazza del Duomo cominciò da allora a richiamare l'interesse degli architetti. L'Amati, realizzando tra il 1836 ed il 1847 la grande mole e la piazza di S. Carlo, su quel corso di Porta Renza che, scaduto l'interesse per l'ambientazione napoleonica attorno al Foro, aveva riacquistata parte della sua importanza, univa all'idea di una sua radicale riforma del corso stesso, anche quella di una piazza del Duomo che voleva ridotta ad un magniloquente rettangolo regolare, porticato corrente lungo tutto il suo perimetro e chiuso di fronte alla Cattedrale con una esedra, fortunatamente poi non eseguita (1839).

Qui finiscono le nostre note ed occorre fare il punto, come si dice e come è dovuto. Con centocinquantamila abitanti, nel 1859, la città cresceva di 1500 anime all'anno cioè dell'uno per cento della popolazione presente; copriva 8.182.589 metri quadrati, metà con 5158 case a due o tre piani, metà con zone a verde e vasti cortili mentre ben 1022 lampioni ad olio, illuminavano di notte le sue strade — un po' strette e tortuose — ed una prima ferrovia congiungeva Milano a Monza. Di là, si poteva proseguire con diligenze che «aspettano» le coincidenze per irradiarsi — una volta al giorno — per Lecco, Bergamo e Como. Questa è la visione della città che chiude le nostre note e, certamente, considerandola in confronto di quella odierna, i pronipoti sorrideranno e non tutti sentimentalmente. In una città siffatta, però, contro il progetto della piazza del Duomo dell'Amati si era schierato il Cattaneo difendendo la irregolarità e la discontinuità spaziale e romantica della piazza come si trovava. Era così virtualmente già presente una sensibilità urbanistica che direi attuale e contrastavano già d'allora i due concetti ricorrenti della urbanistica storica, quella che diremo architettonica e delle forme chiuse e regolate geometricamente e quella che direi moderna o delle forme libere e aperte, regolate dalla sensibilità dell'uomo. Dentro a questa atmosfera di contrasti, nel 1859, si bandiva una lotteria di ben 2.000.000 delle lire di allora per coprire le spese della sistemazione della piazza del Duomo.

L'anno seguente il problema era già determinato come tutti sappiamo (Galleria, Palazzo di fondo con sottopassaggio, Portici settentrionali e meridionali). E così cominciavano le vicende ufficiali dell'urbanistica milanese: quelle di cui e in cui ancor oggi la città vive e si dibatte e che accompagnano con alterna fortuna i suoi destini.

Antonio Cassi Ramelli



19 - Pianta di Milano e dei suoi contorni nel 1850 circa.

Luigi Dodi

L'urbanistica milanese dal 1860 al 1945

Cessato il dominio austriaco, i milanesi furono presi da un grande fervore di rinnovamento. L'anno 1860 segnò appunto l'inizio di quella serie di trasformazioni urbane che dovevano così fortemente influire sulla forma e sulla vita della Milano futura.

La prima e la più ingente di tali trasformazioni, quella che da tempo stava tanto a cuore ai milanesi, fu, come è noto, la nuova sistemazione della piazza del Duomo. Da decenni se ne parlava; da decenni si erano affacciate proposte e idee sull'argomento, tutte peraltro rimaste sulla carta; finalmente, proprio nel 1860, la civica amministrazione decise di affrontare il tema in modo concreto. Chiamò dapprima la cittadinanza a esporre pubblicamente le proprie vedute e i propri suggerimenti e successivamente bandì regolari concorsi che richiamarono larga partecipazione di architetti ed ebbero tanta vasta risonanza. I due concorsi, quello del 1861 e quello del 1862, si conclusero con la vittoria dell'architetto Giuseppe Mengoni e diedero l'avvio all'assetto non soltanto della piazza, ma anche della Galleria Vittorio Emanuele e delle adiacenze. La piazza del Duomo costituì allora il fulcro di ogni interesse cittadino e della più ampia rinnovazione del centro urbano.

La costruzione della Galleria venne effettuata fra gli anni 1865 e 1878. Nel 1867 si diede inizio alla via Carlo Alberto (completata nel 1879) e alla via Mercanti (completata nel 1888). Con quel complesso di opere, che si può veramente giudicare ingentis-

simo, specie in rapporto alla Milano d'allora e al travaglio dal quale la città era appena uscita, si accentuò malauguratamente il carattere monocentrico della nascente metropoli e si instaurò in modo quasi irrimediabile il sistema radiocentrico della sua rete stradale.

Mentre si attuava la trasformazione della zona centrale, un altro fattore si affermava di enorme importanza per Milano, come per le altre città: lo sviluppo delle ferrovie.

Ai primi tronchi ferroviari che avevano collegato Milano con Monza nel 1840 e Milano con Treviglio nel 1846, si erano ormai aggiunte linee regolari per Como, per Genova, per Piacenza, per Torino. Intorno al 1860, venne impostato il problema delle nuove stazioni: la Stazione Centrale, entrata poi in esercizio nel 1864 e la Stazione di Porta Genova, costruita nel 1865. Le due stazioni esercitarono immediatamente forti attrazioni per l'ampliamento della città. La Stazione Centrale, a settentrione, determinò l'apertura della via Principe Umberto e la rapida formazione del quartiere a ponente della via stessa. La Stazione di Porta Genova, a mezzogiorno, richiamò gran serie di iniziative edilizie lungo il corso omonimo e nei rioni laterali.

Ma soprattutto verso nord l'influenza esercitata dalla Stazione Centrale, dallo scalo merci di Porta Garibaldi e dal conseguente sorgere delle industrie, si manifestò subito prevalente: e tale continuò ininterrotta, sia per tutto il ventennio 1860-1880, sia per i decenni successivi, fino ai giorni nostri.

Varie opere, anche di notevole mole, ebbero attuazione nel ventennio 1860-1880. Ricorderemo fra queste: l'apertura della via Solferino, della via Statuto e della via Alessandro Volta; la costruzione del Cimitero Monumentale (1860-1866); il rione delle vie Paolo Sarpi, Maroncelli, Farini; la via Galileo Galilei; il sordido e squadrato quartiere del Lazzaretto fra la Stazione Centrale e Porta Venezia; la fabbricazione sui due lati del viale per Monza, divenuto il corso Buenos Aires; la fabbricazione del settore fra il Bastione di Porta Vittoria e le vie Monforte e Conservatorio; e molte altre iniziative sparse, di minor conto, sulle quali non vale la pena di indugiarsi.

Si accendevano frattanto le discussioni sulla sorte del Castello Sforzesco e della retrostante piazza

d'armi. Che fare dell'uno e dell'altra? Era il caso di riprendere la vecchia idea di un'arteria congiungente il Castello col centro cittadino? Progetti e proposte affiorarono anche su questo tema, che assunse, verso il 1880, importanza di primo piano e suscitò ampio dibattito di idee e vivo interessamento di tecnici e di cittadini.

Una cospicua massa di realizzazioni e un grande fermento di propositi contrassegnarono, come si è visto, il ricordato ventennio; ma si trattò di iniziative prese in modo frammentario, senza cioè la necessaria visione organica. La città intanto cresceva con ritmo sempre più veloce. Si rendeva oramai urgente un piano regolatore generale: allo studio di esso si accinse, nel 1884, per incarico avuto dal Comune, l'ingegnere municipale Cesare Beruto.



20 - Piano di Milano del 1886.



21 - Progetto del Piano regolatore dell'ingegner municipale Cesare Beruto, del 1884. In rosso sono indicate le demolicioni previste dal piano nella zona interna della città.

Il piano regolatore Beruto

Due piani vennero studiati dall'ingegnere Beruto, il primo nel 1884, che ebbe l'approvazione del Consiglio comunale nel 1886, ma venne rinviato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; il secondo, nel 1888, che venne approvato con legge del 1889.

I criteri informativi furono gli stessi per entrambi i progetti: nella zona interna della città, apertura di alcuni tronchi stradali a ponente della piazza del Duomo, il principale dei quali fu la via Dante, che ebbe attuazione, mentre non l'ebbero gli altri che per brevità ometteremo di elencare; nella zona periferica, l'estendersi uniforme della città con grandi arterie anulari continuative di circonvallazione e con maglie stradali secondarie prevalentemente a scacchiera.

La mancata approvazione del primo progetto da parte dell'autorità governativa venne motivata con le seguenti ragioni, riguardanti soprattutto il piano di ampliamento:

- 1) che gli isolati erano a maglie troppo grandi;
- 2) che molti isolati risultavano di forma irregolare;
- 3) che si notava eccessiva frequenza di linee curve nella forma delle piazze e nei tracciati delle vie.

Agli appunti mossi dal Ministero il Beruto controbattè con una diffusa relazione del 1887, della quale val la pena di riportare in sunto taluni punti essenziali perchè rispecchiano i criteri seguiti dal progettista e il momento culturale in cui egli operava.

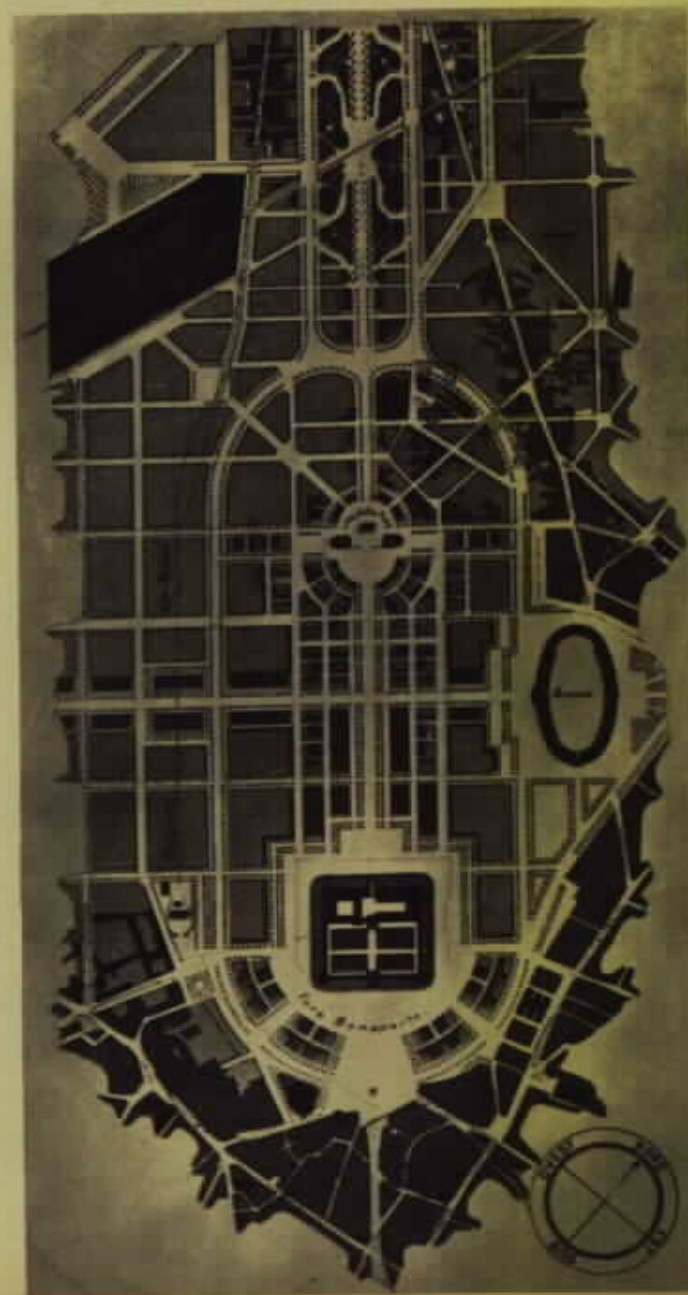
Il Beruto giustificò in primo luogo la grande ampiezza assegnata agli isolati sostenendo giustamente che ciò avrebbe permesso molta libertà ed elasticità di costruzioni e notevoli possibilità per le industrie e per i grandi complessi edilizi.

Intendeva il progettista limitare i tracciati stradali a quelli principali, lasciando che la minuta lottizzazione venisse studiata in prosieguo di tempo e di mano in mano a seconda delle circostanze, onde non ricadere nel brutto e triste esperimento della via Lazzaretto con fabbricazione su aree limitate. Indubbiamente interessante questo principio, che anticipava di un cinquantennio la distinzione sancita poi dalla legge fra piani regolatori generali e piani particolareggiati.

Circa la forma irregolare degli isolati, criticata dal Ministero, il Beruto, pur riconoscendo i vantaggi della lottizzazione rettangolare, sostenne d'aver voluto introdurre motivi di varietà allo scopo di evitare stanchezza e noia nella configurazione urbana. Che Torino sia a scacchiera — diceva il Beruto — sta bene. Che siano a scacchiera le città americane, perchè sorte completamente nuove su località deserte, sta bene. Che questo o quel quartiere sia tracciato a scacchiera, sta bene. Ma non



22, 23 - Due delle quattro varianti studiate dall'ingegnere Cesare Beruto per la zona del Castello Sforzesco e della vecchia Piazza d'Armi.





24 - Piano regolatore edilizio e di ampliamento per il circondario esterno della città, approvato nel 1869, dell'ingegnere Cesare Beccati.

tutti, egli diceva, debbono essere uguali. Intanto il sistema radiale o diagonale delle arterie avrebbe presentato dei risparmi di percorrenze secondo il rapporto fra l'ipotenusa e la somma dei cateti. E poi, citando il Milizia, ricordava che « una città è come una foresta, onde la distribuzione di una città è come quella di un parco » e aggiungeva che « un piano deve essere disegnato con gusto, con brio, deve presentare ordine insieme e bizzarria, euritmia e varietà; qui le strade si partano a stella, colà a zampa d'oca; da una parte a spina, dall'altra a ventaglio, più lungi parallele; dappertutto trivi e quadrivi in diverse posizioni, con una moltitudine di piazze di figura, di grandezza, di decorazioni tutte differenti ».

Difendeva infine il Beruto le piazze circolari citando una serie di esempi stranieri, dalla Bell'Alleanza Platz di Berlino, da lui giudicata stupenda, alla Humboldt Hafer della stessa città, alle piazze stellari di Parigi, una cinquantina fra grandi e piccole, talune appena costruite.

Da questi accenni si ha una conferma di più, ancorchè ve ne fosse bisogno, del come il Beruto avesse attinto direttamente alle fonti estere più in voga e particolarmente ai dettami parigini che tanta influenza esercitavano allora su tutta l'Europa.

Le osservazioni mosse dal Ministero ebbero tuttavia il loro effetto, anche perchè l'amministrazione comunale dimostrò di volercisi attenere. Il Beruto compilò allora il suo secondo piano regolatore, suddividendo gli isolati con maglie stradali più intense, eliminando qua e là qualche strada diagonale, qualche rondò e qualche isolato triangolare, ma conservando sostanzialmente le linee generali del primo progetto 1884.

L'apposita Commissione comunale, presieduta dal Sindaco Gaetano Negri, deliberò il piano il 20 giugno 1888 (relatore G. B. Pirelli); il Ministero lo approvò con legge 11 luglio 1889 n. 6210.

Nell'illustrazione la zona interna, compresa fra i bastioni, compare con le sole arterie radiali principali, dipartentisi a guisa di ramificazioni dalla piazza del Duomo. Vi figurano la via Orefici, la piazza Cordusio, la via Dante e il sistema di Foro Bonaparte. Tutta bianca è la zona dal Foro Bonaparte all'Arco della Pace perchè, proprio in quegli anni, essa formava oggetto di vari studi particolari. Si pensi infatti che lo stesso Beruto aveva affacciato in un primo tempo la proposta di utilizzazione della piazza d'Armi (compresa appunto fra il Castello Sforzesco e l'Arco della Pace) mediante una normale lottizzazione a scacchiera e aveva poi apporato notevoli miglioramenti alla sua progettazione impostando quell'organico sistema del Foro Bonaparte, della piazza Castello, della via XX Settembre, di ampie zone verdi che preludevano al Parco,



23 - Particolare del Piano Beruto relativo alla zona del Castello e adiacenze.

quale fu poi disegnato dall'architetto Alemagna: sistema che ha costituito il maggior vanto per l'opera del Beruto e, quasi certamente, la migliore e insuperata realizzazione di Milano nell'ultimo settantennio.

Più evidente appare nella illustrazione il piano di ampliamento nella sua definitiva redazione che ebbe appunto validità legale. L'espansione urbana era progettata in modo uniforme tutt'intorno alla cintura dei bastioni spagnoli, meno estesa verso sud, più accentuata verso nord, quasi equivalente a levante e a ponente. Una grande circonvallazione esterna continuativa (con larghezza stradale di metri 40) delimitava il perimetro della nuova Milano con quel tracciato che ha poi avuto esecuzione e che corrisponde oggi alla via Jenner e al viale Marche e Brianza a settentrione, al viale Abruzzi, alla via dei Mille, ai viali Piceno e Umbria a levante, alle vie Isonzo, Tibaldi, Liguria, Malta a mezzogiorno, al viale Misurata, alle vie Bezzi, Murillo, Serra, Monte Ceneri a ponente.

Fra la ricordata cintura dei bastioni (dei quali il Beruto prevedeva in gran parte l'abbattimento) e la circonvallazione esterna erano tracciate altre anulari intermedie nonchè talune diagonali importanti, segnatamente quelle che partivano dal corso Sempione e quelle che partivano dal piazzale Loreto e dal corso Buenos Ayres. Prevalente la maglia stradale a scacchiera, con isolati pressochè uniformi; ma l'inserzione delle vie diagonali determinava i ben noti isolati di forma triangolare e il moltiplicarsi di incroci stradali multipli i cui inconvenienti sia dal lato architettonico, sia da quello viabilistico, non richiedono particolari commenti.

Qualche limitata previsione di zone verdi appariva nel piano: attorno al Cimitero Monumentale, lungo la ferrovia per Monza; nelle sistemazioni, di carattere parigino, delle vie Benedetto Marcello e Morgagni e del corso Indipendenza; un parco a Porta Ludovica e un altro parco che avrebbe dovuto



In questa pagina e nella seguente, sono illustrate alcune zone della città edificate secondo la maglia stradale prevista dal Piano Beruto: 26, fotografia della fine del secolo scorso della zona circostante la chiesa di S. Maria della Pace; 27, veduta della zona circostante la Città degli Studi; 28, veduta da Piazza Biccone verso Piazza Loreto; 29, veduta aerea planimetrica della zona tra via Vittor Pisani e corso Buenos Ayres; 30, veduta aerea della zona a Est di Porta Vittoria.



sorgere dove è ora la piazza Po, a ponente del Cellulare. Qualche accenno di azionamento edilizio figurava nella destinazione di aree a villini presso San Siro, in fondo a corso Indipendenza, nei pressi di quella che è ora la piazza Libia. Il piano infine conteneva taluni altri tracciati e sistemazioni che oggi sono particolarmente noti, non soltanto ai milanesi: citeremo: a ponente il complesso della piazza Piemonte, delle vie Washington, Elba e Sardegna; a settentrione la piazza Firenze e la via Cenisio, la via Vittor Pisani e l'attuale piazza Duca d'Aosta (piazza della Stazione Centrale); a levante la piazza Tricolore e il già ricordato corso Indipendenza, il corso XXII Marzo e le piazze che vi prospettano, la piazza Libia; a mezzogiorno, presso lo scalo ferroviario di Porta Romana, l'attuale piazza Trento.

Pochi piani regolatori hanno avuto così cospicua realizzazione come quello del Beruto; eccezion fatta per talune varianti di minor conto, può dirsi che l'intelaiatura fondamentale ha avuto esecuzione prima ancora dello scadere del trentennio per il quale il piano era stato preventivato. L'accrescimento di Milano dal 1888 al 1906 è stato così rapido e ingente da superare ogni previsione e da non lasciar tempo a mature riflessioni. L'importante era che un piano esistesse: qualunque fosse il suo valore, esso doveva comunque servire alle migliaia e migliaia di iniziative edilizie per industrie o per abitazioni che, in un modo o nell'altro, premevano per allinearsi lungo le nuove fronti stradali.

Al piano Beruto si fanno risalire molti dei mali che affliggono la Milano di oggi: la configurazione radiocentrica della rete stradale, l'espansione uniforme della città, la modestia di talune previsioni, la mancanza di adeguate specializzazioni dell'organismo urbano. Tutte le considerazioni critiche che sono state fatte a posteriori hanno dimostrato abbondantemente come il piano Beruto sia stato proprio la fonte di tanti altri guai che hanno accompagnato i piani successivi.

Su questo punto, prima di chiudere l'esame pur sommario del piano, occorre però aggiungere una parola serena. Il Beruto operò in un'epoca in cui si fecero sentire in modo imperioso l'influenza parigina da un lato, la pressione espansionistica milanese dall'altro. Egli non seppe librarsi, è vero, al disopra del proprio tempo ed ebbe, se mai, il torto di interpretare conformisticamente — si direbbe oggi — certa qual grigia e piatta tendenza economica della città. Ma poichè tornano a suo onore tanto i concetti da lui espressi per una più armoniosa sistemazione della piazza del Duomo quanto i complessi del Foro Bonaparte e della via Indipendenza, giustizia vuole che la sua opera venga obiettivamente valutata con i dovuti riconoscimenti e altrettanto obiettivamente inquadrata nelle condizioni di tempo e di luogo nelle quali ebbe a manifestarsi.





31 - Pianta di Milano con l'indicazione del Piano regolatore generale edilizio e di ampliamento del 1913.



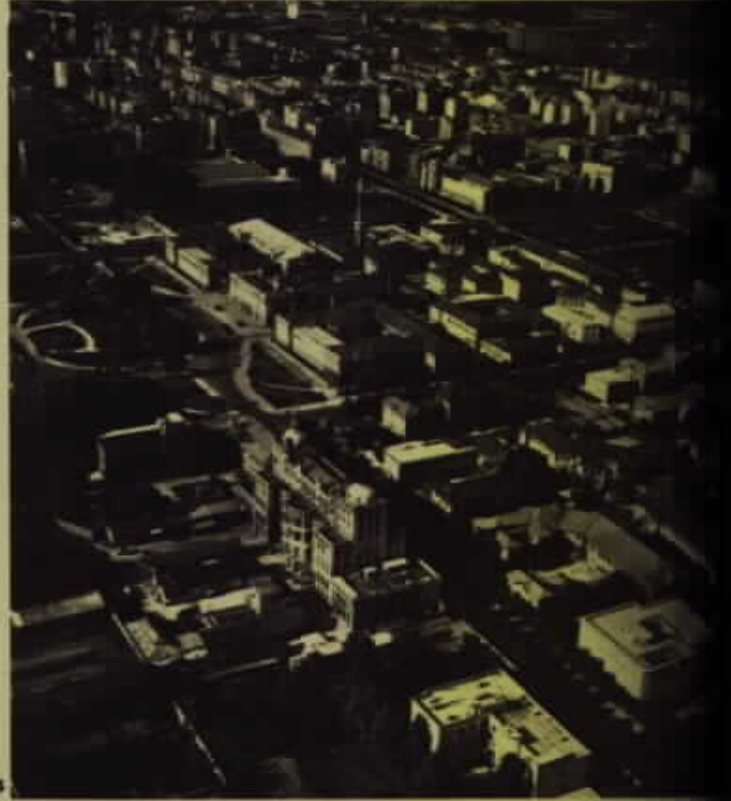
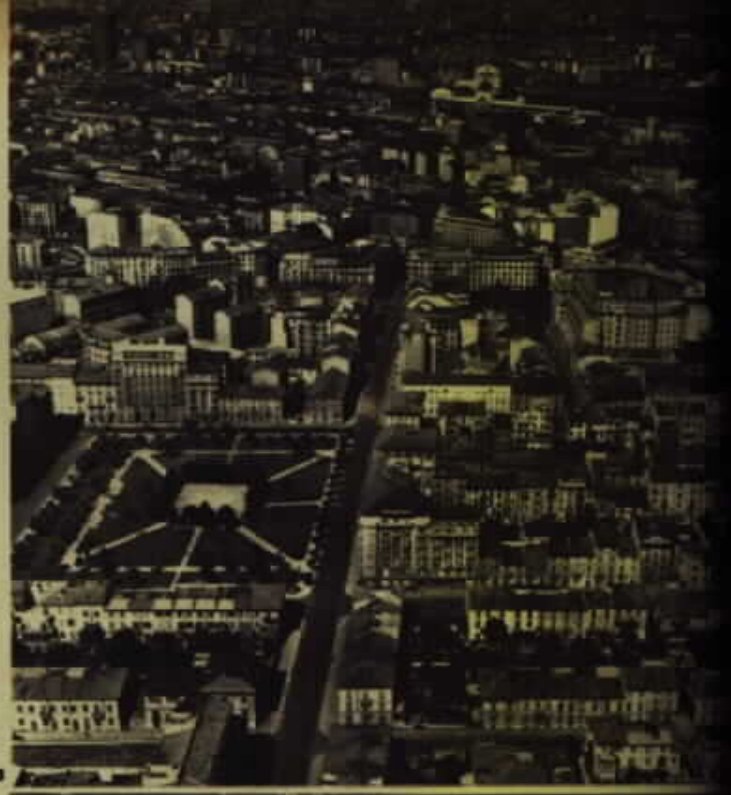
Il piano regolatore 1910-1912

Era trascorso appena un decennio dall'entrata in vigore del piano 1889, che già si constatava come l'attività edilizia si fosse spinta al di fuori dei limiti del piano stesso. Nel 1900 si rendeva necessario disciplinare l'espansione edilizia nella zona sud, oltre la ferrovia di Porta Romana e verso la Barona. Mirava a questo intento un primo piano parziale d'ampliamento dell'ingegnere municipale Giovanni Masera, del quale piano però si sospesero le pratiche per l'approvazione, ravvisandosi la necessità di provvedere contemporaneamente per altre zone, soprattutto a settentrione e a levante. Nei primi del Novecento ben 300 case e 50 nuovi stabilimenti industriali erano già sorti in località esterne al piano regolatore oramai vecchio e superato. A un primo riordino delle strade ferrate faceva seguito l'idea di una cintura ferroviaria assai più ampia, connessa a una nuova stazione viaggiatori di testa, da costruirsi arretrata di circa 500 metri rispetto alla Stazione Centrale in esercizio. Il trasferimento del macello, del mercato ortofrutticolo e dello scalo bestiame nella zona di levante sollevava, anch'esso, problemi di sistemazione di località periferiche. La popolazione che dal 1889 al 1904 aveva segnato aumenti annui medi di 9000 abitanti, cresceva poi, negli anni 1905, 1906, 1907, in ragione di circa 18.000 abitanti all'anno.

Dal 1906 al 1909 vari studi parziali tenevano impegnato l'ufficio tecnico municipale tanto per trasformazioni di zone centrali (corso Italia, via Bocchetto e via Moneta) quanto per progetti di settori d'ampliamento. Nel 1910 infine, a firma degli ingegneri municipali Angelo Pavia e Giovanni Masera, veniva varato il nuovo piano generale regolatore e d'ampliamento che ottenne poi l'approvazione ministeriale, insieme con i piani particolareggiati della zona interna, nel 1912.

Quali le caratteristiche del nuovo piano? Nella parte interna della città, un tentativo di coordinamento di sistemazioni locali distaccate l'una dall'altra: da ricordare, in particolare, i tracciati di una nuova arteria da S. Babila a piazza della Scala (realizzata poi, dopo un ventennio), di un'altra dal corso di Porta Nuova alla via Manzoni, di un'altra ancora da via san Giovanni Sul Muro a piazza della Vetra, queste due ultime rimaste sulla carta. Menzioneremo anche la realizzazione del corso Italia e della via S. Pietro in Gessate (ora via Cesare Battisti) e ometteremo di citare le altre trasformazioni di minor importanza.

Nella parte esterna, l'ampliamento urbano venne progettato per una nuova superficie di 2240 ettari con la previsione di allogarvi in trent'anni un accrescimento di popolazione di 560.000 abitanti, in ragione di un aumento annuo di 19.000 abitanti e di una densità di 250 abitanti per ettaro. Isolati più ampi per industrie, nelle zone periferiche fiancheggiate dalle linee ferroviarie, isolati di minori



Alcune zone interessate dal Piano del 1912: 22, foto panoramica di Porta Venezia, dell'Inghiltera del secolo; 23, veduta panoramica della zona ad Est della Stazione Centrale con in primo piano

la Piazza Aspromonte; 24, veduta della zona a Sud-Ovest della città con in primo piano Piazza Napoli e Via Giambellino; 25, veduta della zona a levante della Città degli Stessi

dimensioni nelle fasce di saldatura col piano del 1889. Inserzione di zone cosiddette X, Y, Z, a villini e a casette, soggette ad apposite regolamentazioni. Modesta distribuzione di piccole zone verdi.

Grandi viali rettilinei lunghi chilometri e chilometri (gli attuali viali Lombardia, Romagna ecc.), arterie diagonali, incroci stellari circolari e poligonali; sviluppo accentuato a levante sin contro il nuovo rilevato ferroviario e soprattutto a ponente fino a San Cristoforo e verso Baggio. Mancanza d'unità e di organicità, mancanza di una qualsiasi chiara direttiva si lamentano in questo piano che invece di attenuare gli inconvenienti, già segnalati,

del piano Beruto, rimase, a vent'anni di distanza, alquanto inferiore ad esso e ne peggiorò pertanto le conseguenze. Gli autori non ebbero nè la cultura nè la sensibilità che pur si debbono riconoscere al Beruto ed ebbero troppo scarsa percezione dei nuovi orientamenti che andavano maturando nel campo urbanistico.

La guerra 1915-1918 segnò una battuta di arresto nell'attuazione del piano. Alla stasi dovuta al conflitto seguì, dopo la vittoria, un'ingentissima ripresa edilizia che si ramificò in ogni direzione con prevalenza però evidentissima verso nord e verso nord est. L'aggregazione di un Comune nel 1918 e di ben undici altri nel 1923, resasi necessaria per essere



34 - La situazione di Milano al 1912 (in basso) e al 1934 (in sopra).

quei territori già di fatto compresi nella diretta e immediata sfera della metropoli, non soltanto portò il territorio milanese alla superficie di 185 Km², ma fece sorgere una somma di problemi, soprattutto in rapporto all'indispensabile disciplinamento dell'espansione cittadina, da indurre la civica amministrazione ad affrontare un nuovo studio generale di piano regolatore.

Il concorso nazionale, bandito nel 1926 e chiuso nel 1927, raccolse un copiosissimo materiale che figurò in una grande mostra frequentatissima dal pubblico. Il primo premio venne assegnato al progetto *Portaluppi-Semenza*; il secondo premio al progetto *Alpago Novello, Buzzi, Cabiati, De Finetti,*

Ferrazza, Gadola, Lancia, Marelli, Muzio, Palumbo, Ponti, Reggiori; il terzo premio al progetto *Chioldi-Merlo*. Le trasformazioni della zona centrale richieste dallo sviluppo della circolazione, dal risanamento dei vecchi nuclei edilizi e dalle prevedibili esigenze di una futura rete metropolitana, figuravano in modo diverso, più o meno radicali nei vari progetti; pure diverse figuravano l'estensione e la struttura dell'ampliamento urbano, nonché la disposizione dei nuclei periferici. Difficile pertanto si sarebbe presentato il compito di una eventuale fusione di concetti e di criteri tanto disparati; e di questa difficoltà ebbero a risentire fatalmente gli studi successivamente condotti dall'ufficio tecnico municipale.

Il piano regolatore del 1934

Nei sei anni che intercorsero fra il 1927 e il 1933 l'ingegnere comunale Cesare Albertini procedette all'allestimento del piano che reca la sua firma e che ebbe approvazione con legge 19 febbraio 1934.

È storia recente, a tutti nota. E non varrà certo la pena di riandare tutte le vicende che accompagnarono nei sei anni la faticosa elaborazione del piano, i mutamenti suggeriti dall'aperta critica di oppositori o da commissioni podestarili appositamente nominate o da commissioni ministeriali venute da Roma.

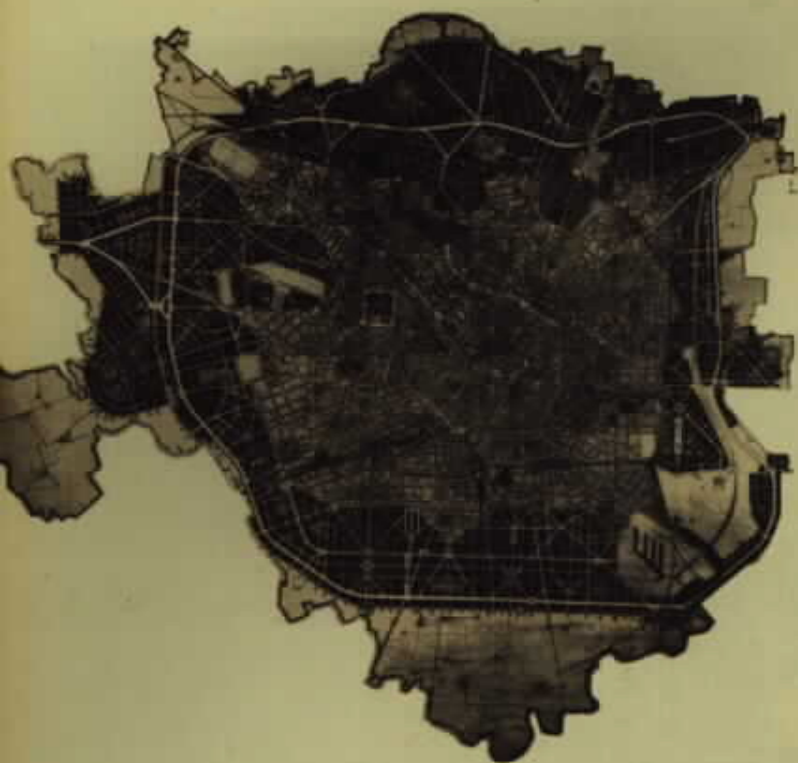
La trasformazione della zona centrale cittadina, progettata in un primo tempo in maniera radicale, ebbe a subire man mano ritocchi e limitazioni, che tuttavia non valsero a mutarne l'impostazione; mentre rimase pressochè inalterata la configurazione dell'ampliamento urbano, esteso su quasi tutto il territorio municipale sino ai limiti di esso.

Nella zona centrale, una rete di grandi arterie larghe m. 30, tracciate con l'intento di decongestionare la piazza del Duomo e le immediate adiacenze, doveva sventrare vari settori cittadini attivando il rinnovamento edilizio col presupposto economico di un tornaconto tale da finanziare automaticamente il piano. Incroci multipli, slarghi e piazze triangolari o poligonali, allargamenti di vecchie vie secondarie furono subito fortemente criticati.

Nella zona periferica, una grande anulare esterna sul tipo di quella del Beruto, circoscriveva le estreme propaggini urbane. Ogni settore ancora libero veniva minutamente lottizzato con altre strade principali e secondarie, con trasversali e diagonali, secondo schemi geometrici legati a immaginose simmetrie. Espansione a sud di entità quasi equivalente a quella verso nord. Espansione più estesa a ponente in ragione della maggiore ampiezza del territorio comunale in quella direzione. Quasi tutti i terreni nell'ambito municipale, da considerarsi fabbricabili fino ai limiti perimetrali, nella speranza di poter regolare così la fabbricazione e di evitare il disordine edilizio non pianificato; il che produsse un forte movimento commerciale di aree e la stipulazione di convenzioni e notevoli oneri per il Comune e non poche illusioni nei privati.

Pochi accenni alla zonizzazione, peraltro non ancora entrata nella legislazione italiana. Gruppi di isolati a casette e a villini erano collocati qua e là per variare la compagine edilizia e attenuarne l'addensamento. Sparute le zone verdi, per lo più localizzate in viali e piazzali.

La città mastodontica, fitta, omogenea era vista adunque così, senza direttrici fondamentali, senza una norma chiara, senza alcuna di quelle specializzazioni dei suoi elementi e di quei principi di sana organizzazione che l'urbanistica aveva oramai proclamati indispensabili e che lo stesso autore del piano andava ripetendo nei suoi scritti.



27 - Il Piano regolatore e di ampliamento redatto dall'Ufficio Urbanistico Municipale, diretto dall'ing. Cesare Albertini, sulla base dei risultati del censimento indetto nel 1926. Il piano fu ultimato nel 1933 e approvato con legge 19 febbraio 1934.

28 - Particolare del Piano 1934 per la zona compresa entro la cinta dei Bastioni.











Rete stradale del P.R. 1934

Rappresentazione nel rapporto 1:40.000

-  strade esistenti
-  strade in costruzione
-  strade di P. R. 1934
-  strade soppresse



29 - Il Piano regolatore studiato tra il 1944 e il 1945 dalla divisione urbanistica, diretta dall'ingegnere Luigi Lorenzo Secchi.

La revisione e gli studi per il piano 1944-45

Le osservazioni e le critiche mosse da più parti al piano Albertini, specie per bocca di esperti, indussero la civica amministrazione a nominare nel 1935 una commissione consultiva, ad allargarne in seguito la composizione, a costituire poi nel 1938 un'apposita divisione urbanistica dell'ufficio tecnico, la quale, affiancata dalla commissione anzidetta, avrebbe dovuto curare l'attuazione del piano e studiarne le varianti.

La pubblicazione della legge urbanistica nel 1942 fornì nuovi motivi per una più ragionata revisione del piano, anche agli effetti dell'azzonamento. Gli infausti bombardamenti del 1943 e le vaste distruzioni da essi causate, specialmente nelle zone centrali, diedero altra materia di studio e nuove possibilità per un'ulteriore revisione.

Fu così che fra il 1944 e il 1945 la divisione urbanistica, retta dall'ingegnere Luigi Lorenzo Secchi, con l'assistenza di apposita commissione, rielaborò il piano su nuove basi. Limitò nella zona interna le opere di sventramento, riducendo i tracciati di nuove arterie a quei pochi la cui esecuzione

doveva considerarsi già avviata in base al piano 1934 oppure ritenersi possibile per effetto delle demolizioni belliche. Limitò nella zona esterna l'espansione urbana specialmente a mezzogiorno e a ponente, individuando per contro talune direttrici principali lungo le quali sviluppare nuovi quartieri ben definiti. Tolsi di mezzo quell'immenso reticolato geometrico che costituiva la tipica e non giustificata caratteristica del piano Albertini e vi sostituì una serie di settori più chiaramente organizzati. Affrontò l'azzonamento, oramai contemplato dalla legge, distribuendo la fabbricazione secondo densità e destinazioni diverse e conservando vaste zone agricole a contatto con l'abitato.


Il piano 1944-45 non ebbe seguito, a causa delle vicende sopravvenute alla fine della seconda guerra mondiale. La sua elaborazione aveva ovviamente incontrato forti difficoltà per situazioni già compromesse dal piano che intendeva variare. Ma riuscì tuttavia a raddrizzare in più punti soluzioni non confacenti e comunque ad evitare il peggio. Ebbe inoltre l'indiscutibile merito di recare quel chiarimento di idee e di concetti che doveva aprire la via a nuove formulazioni.

Luigi Dodi

Le illustrazioni delle pagine precedenti sono dovute a gentile concessione della Collezione Achille Bertarelli e dell'Archivio Storico del Comune di Milano.

Dal « Catalogo ragionato della raccolta cartografica » di Ettore Verga (Milano 1911) e da altri indici storici, si riportano le notizie relative alle tavole presentate.

- 1 - *Mediolani ut ante Aenobarbi cladem extitit, iconographia*. Disegno a penna del secolo XVIII (cm. 40,5 × 28,5). (Archivio storico).
- 3 - *Pianta di Milano nei secoli bassi (secolo IX)*. Due copie a stampa (Giulio Cesare Bianchi f.) del secolo XIX inizio, e una copia della medesima a penna, moderna, coi nomi delle località (cm. 56 × 48,5). Dal Giulini 1760. (Archivio storico).
- 4 - *Pianta circolare di Milano di Galvano Fiamma*; circa il 1330. Riproduzione litografica (centimetri 39,5 × 28). Edita da A. Ceruti nella sua edizione del *Chronicon extravagans* e del *Chronicon Majus*, nella « Miscellanea di storia italiana », tomo VII, Torino 1869. (Archivio storico).
- 5 - *Mediolano, 1404-1420*. Pianta iconografica con veduta prospettica di alcune chiese e palazzi (cm. 47,2 × 40). Nel codice vaticano latino 5699, del 1469 contenente la *Cosmographia* di Tolomeo. (Archivio storico).
- 6 - *Schizzo dei circuiti della città di Milano di Leonardo Da Vinci* (cm. 28,3 × 21) nel fo. 73 v. a del *Codice Atlantico* pubblicato dalla R. Accademia dei Lincei. In alto a destra si legge: « poni il vero mezzo di Milano ».
- 7 - *Pianta di Milano a mezzo il secolo XVI da un disegno ms. della Biblioteca Ambrosiana* di cui fu autore G. B. Bonacina. Due copie a stampa della Fotolitografia A. Della Croce, Milano, estratte dal secondo volume degli *Annali della Fabbrica del Duomo*, Milano 1877 (cm. 52,5 × 39,5). (Archivio storico).
- 8 - *Pianta veduta prospettica di Milano. Romae apud Antonium Lafreri, MDLXXIII* (cm. 45 × 31). (Collezione Bertarelli).
- 11 - *Pianta topografica di Milano a penna e colori*. È limitata alla parte centro meridionale ed è guasta (cm. 47 × 67,5), secolo XVII. (Archivio storico).
- 12 - *Milano. D. Stopenhil fecit. P. Van der Aa excudit, Lugduni Batavorum*. Pianta parzialmente prospettica. Leida 1704 (cm. 33,7 × 40,5). (Collezione Bertarelli).
- 13 - *Milano. Pianta della cinta fortificata* (cm. 18 × 14). Edita nell'opera di G. B. Sesti: *Piante della città, Piazze e Castelli fortificati in questo Stato*. Milano, Agnelli, 1708. (Archivio storico).
- 14 - *Città di Milano. Marcantonio dal Re sculp. Si vendono in Milano nella contrada di S. Margherita al segno dell'Aquila Imperiale 1734*. Pianta planimetrica (cm. 77 × 80). (Collezione Bertarelli).
- 15 - *Pianta di Milano in sei fogli distinti* (cm. 40 × 30 per ciascun foglio) ogni foglio corrisponde ad uno dei sestieri della città (Circondari); non ha indicazioni ma è attribuibile al monaco Olivetano Mauro Fornari e fu probabilmente pubblicata poco dopo il 1784. (Archivio storico).
- 16 - *Pianta della città di Milano col progetto assegnato del Foro Bonaparte divisa in quattro Circondari*. Pianta topografica pubblicata nel 1801. (Collezione Bertarelli).
- 17 - *Città di Milano. Pinchetti geografo 1801. Giuseppe Cagnani incise in Milano*. Pianta planimetrica (cm. 70,1 × 56,5). (Collezione Bertarelli).
- 18 - *Pianta della città di Milano e suoi contorni pel circuito di tre e più miglia*. Milano presso Antonio Bossi, circa 1850 (cm. 45 × 61). (Collezione Bertarelli).
- 19 - *Milano. Pianta topografica con indicazione ms. 1880*. (Collezione Bertarelli).
- 20 - *Progetto del Piano regolatore della città di Milano*. Compilato dall'ingegnere municipale Cesare Beruto, 1884. Milano, Lit. D. Bellazzi e C. Scala, rapporto 1 : 10.000 (Lit. col. cm. 74,2 × 58,8). Seguono altre sette tavole numerate da II a VIII, le prime quattro con varianti relative alla zona del Castello Sforzesco e Piazza d'Armi e le ultime tre, su uno stesso foglio, con vedute prospettiche. (Collezione Bertarelli).
- 21 - *Panorama. Fotografia* (cm. 39,8 × 22,5) presa da una casa in via Commenda con direzione est. In primo piano la chiesa di Santa Maria della Pace. Fine del secolo XIX. (Archivio storico).
- 22 - *Pianta di Milano con l'indicazione del Piano generale regolatore edilizio e di ampliamento 1911*. Rapporto 1 : 10.000; edizioni Stab. d'Arti Grafiche A. Bertarelli. (Collezione Bertarelli).
- 23 - *Panorama. Fotografia* (cm. 23 × 17) di Porta Venezia presa dall'alto con direzione ovest. In primo piano la Porta e il Corso Buenos Aires. (Archivio storico).



Agios Edallo

Formazione e attuazione del nuovo Piano Regolatore Generale

Le vicende del nuovo P.R.G. prima della
sua approvazione in data 30 maggio 1953

L'attuazione del P.R.G. dal 1953 al 1956

La revisione del P.R.G.

Le vicende del nuovo Piano Regolatore Generale prima dell'approvazione

La cronaca della formazione del nuovo Piano Regolatore Generale, prima della sua approvazione, può essere suddivisa nelle seguenti fasi:

- a) *formazione del Piano, dal 1946 al 1948;*
- b) *realizzazione del Piano prima della sua approvazione;*
- c) *prima e seconda pubblicazione, dal 1948 al 1950;*
- d) *seconda adozione, pubblicazione e approvazione definitiva, dal 1950 al 1953.*

La seconda fase, di realizzazione del Piano prima della sua approvazione, comprende lo studio e l'attuazione dei Piani di ricostruzione di alcune zone centrali particolarmente danneggiate per eventi bellici.

Formazione del Piano, dal 1946 al 1948

L'operosità dei milanesi è espressa in modo evidente nei fatti legati alla primissima ricostruzione, avvenuta appena terminata la guerra, se non addirittura, in più di un caso, sotto le bombe, tra un bombardamento e l'altro.

La storia della ricostruzione milanese dovrà segnalare casi di edifici bombardati anche due volte, esempi questi aventi un significato che trascende i semplici fini ricostruttivi e che dimostrano uno spirito di lotta, una volontà e una tenacia più forti di ogni avversità.

Era questa la prima manifestazione dell'immensa attività di ricostruzione del dopo guerra: ricostruzione, ma più ancora costruzione; anzi, dilagare di nuove costruzioni.

Ecco perchè i Piani di ricostruzione che riguardavano zone cittadine colpite da bombardamento, servirono solo in parte; la ricostruzione milanese aveva invaso sia quelle zone, sia tutta la Città, al centro e alla periferia, ovunque esistesse un'area

su cui costruire o dove quest'area potesse rendersi libera, in qualche caso anche con sacrificio economico. Questo del '45, '46, '47 fu il tempo più impulsivo della ricostruzione.

In qual modo il Comune ha ritenuto di affrontare questa immane opera ricostruttiva?

Esisteva in quel tempo un Piano Regolatore Generale approvato nel 1934 e legalmente valido; esso però era superato nelle concezioni urbanistiche ed anche nei suoi elementi costitutivi, in quanto mancante completamente della zonizzazione.

Per ciò uno dei primi atti della Giunta del C. L. N. fu la decisione di mettere subito allo studio l'aggiornamento del piano regolatore in armonia con le prescrizioni della legge urbanistica, tenendo anche conto delle nuove possibilità derivanti dallo stato di guerra e deliberando contemporaneamente la sospensiva di esecuzione del vigente piano regolatore generale approvato con la legge 19-2-1934 n. 433.

Questo secondo provvedimento, conseguenza logica del primo, fu da molti interpretato come una dichiarazione di decadenza del P. R. 1934: il che sarebbe stato illegale. Lo scopo del provvedimento era invece soltanto di sospendere qualsiasi iniziativa comunale per l'attuazione di detto piano, perchè ogni attività in tal senso sarebbe stata in contrasto con la decisione di addivenire all'apprestamento di un nuovo piano regolatore, e notisi bene, non già per iniziativa comunale, ma per disposizione della legge urbanistica.

Soltanto a questo scopo il Comune ha provveduto ad esprimere, nel modo formalmente più corretto a quell'epoca, le conseguenze delle disposizioni della legge urbanistica sopracitata; tant'è che nessuna licenza di fabbricazione venne negata, nei riguardi del piano regolatore, per i fabbricati rispondenti alle prescrizioni edilizie del P. R. 1934. L'avvertenza espressa nelle licenze di costruzione, dopo la prima adozione del progetto di un nuovo piano regolatore, non costituiva inibizione alla fabbricazione, ma soltanto la doverosa segnalazione ai proprietari interessati che la loro proprietà sarebbe stata colpita dal nuovo piano regolatore, pur dovendosi considerare, agli effetti dell'indennizzo, nella eventualità dell'esproprio, la consistenza delle proprietà anche per i fabbricati costruiti in conformità al precedente piano regolatore del 1934.

Purtroppo la procedura per l'approvazione del nuovo piano non fu così veloce come era nei desideri del Comune ed il ritardo fu in un primo tempo determinato dalla disposizione e dalla necessità di tener conto, nell'apprestamento del piano di ricostruzione (secondo le prescrizioni del Decreto legislativo Luogotenenziale 1-3-1945 n. 154), delle disposizioni della citata legge urbanistica e quindi, praticamente, della impostazione generale del nuovo piano regolatore. Questa imprescindibile esigenza costrinse l'Amministrazione ad affrettare l'elaborazione di detto progetto di piano generale, per poterlo adottare prima dell'adozione del piano di ricostruzione. Pertanto dopo la pubblicazione del primo progetto del nuovo piano generale (sia per le numerose osservazioni pervenute da Enti e da privati, sia per le risultanze di più approfonditi accertamenti d'ufficio) si rese necessario un supplemento di istruttoria con nuove indagini e sopralluoghi che determinarono (senza intaccare i criteri fondamentali del primo progetto) sensibili variazioni. Le medesime, passate non soltanto al vaglio degli uffici ma anche all'esame della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il piano regolatore, portarono alla compilazione del progetto definitivo che venne adottato con la deliberazione del Consiglio Comunale del 12 luglio 1950 e che soltanto il 30 maggio 1953 conseguiva l'approvazione prescritta per la sua applicabilità e precisamente con Decreto del Presidente della Repubblica, pubblicato in sunto sulla G. U. n. 154, del 9-7-1953.

Lo studio del Piano ebbe inizio ufficiale con la deliberazione del Consiglio Comunale in data 13 luglio 1946 in cui, dopo ampia discussione svoltasi anche nelle sedute dei giorni 10 e 11 dello stesso mese, si decideva di far studiare il nuovo piano regolatore generale di Milano (in ottemperanza alle prescrizioni della legge urbanistica 17-8-1942 n. 1150) secondo un nuovo procedimento diverso dal solito sistema fino ad allora usato del concorso pubblico. Detto nuovo procedimento è emerso dal concorso di idee con il quale era stata richiesta ed ottenuta la collaborazione non solo di esperti in materia urbanistica ma anche di cittadini che aderendo all'invito avevano portato il contributo delle loro vedute. Difatti le risultanze di detto concorso di idee hanno fornito all'Amministrazione Comunale gli elementi indispensabili per stabilire il programma di lavoro e per articolarlo nel modo più conveniente sulla base di accertamenti e, in quanto possibile, in relazione alle particolari difficoltà del momento, mediante un sistema che, se in un primo tempo non ha dato tutti i frutti desiderati, è servito per dimostrarne la bontà e le possibilità di migliorarlo e perfezionarlo in modo da conseguire, in un secondo tempo, i risultati sperati.

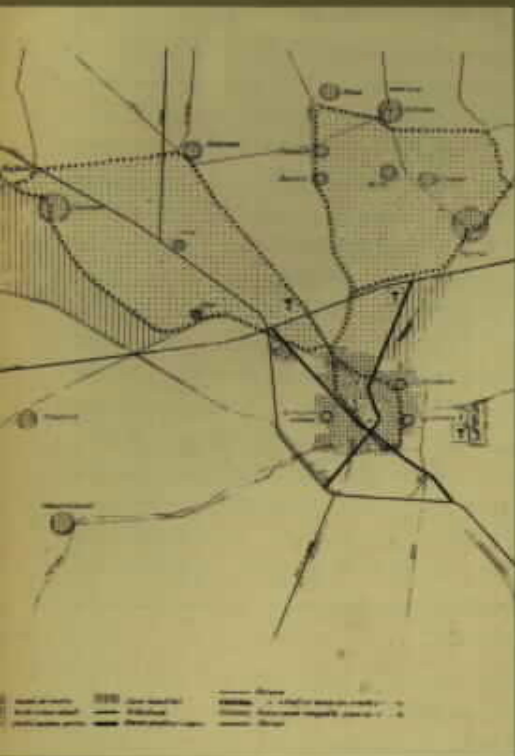
Il sistema ha anche avuto il collaudo e l'approvazione più qualificata, quella del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, nel proporre l'approvazione del progetto del nuovo piano regolatore, ha espresso il proprio compiacimento per la genialità dell'iniziativa e per i risultati conseguiti. Le modificazioni (peraltro di assai limitata portata) suggerite, più che imposte, dall'alto consesso, sono state determinate essenzialmente dalla volontà e possibilità di migliorare alcuni congegni e di affinare alcune particolarità che, proprio all'analisi degli elaborati ed al vaglio della competenza specifica di detto alto consesso, sono risultate opportunamente integrative del lavoro svolto dagli organi comunali all'uopo costituiti.

In relazione a quanto sopra detto si può quindi affermare che la prima fase di lavoro si è iniziata ancora nel 1945 con il concorso di idee concretatesi nella raccolta in un fascicolo a stampa di oltre cento proposte scritte, pervenute da cittadini di tutte le categorie, studiosi dei problemi urbanistici. L'esame e discussione delle proposte stesse è avvenuto in un cospicuo numero di sedute dell'assemblea dei proponenti, presiedute quasi costantemente dal Prof. Ing. Cesare Chiodi, docente di urbanistica del nostro Politecnico, assessore comunale per il Piano Regolatore nell'Amministrazione Mangiagalli.

I lavori dell'assemblea predetta si concretarono in parecchi ordini del giorno sui diversi punti essenziali dei vari argomenti fondamentali. Detti ordini del giorno vennero a loro volta raccolti in un fascicolo a stampa che servì di base al Consiglio Comunale (nominato con le prime elezioni amministrative dopo la Liberazione nel 1946 e quindi con regolare

**Progetti presentati al concorso di idee bandito
dal Comune di Milano il 10 novembre 1945.**

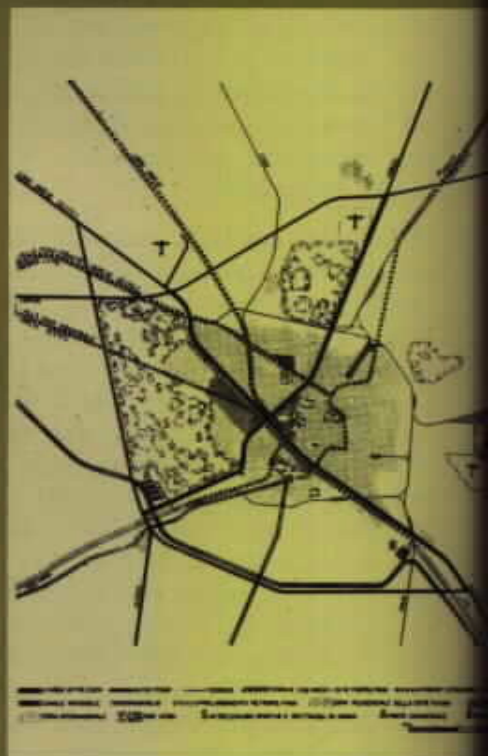
(da *Metron* N. 10-1946. *Studi per il Nuovo Piano Regolatore di Milano* di Cesare Perelli)



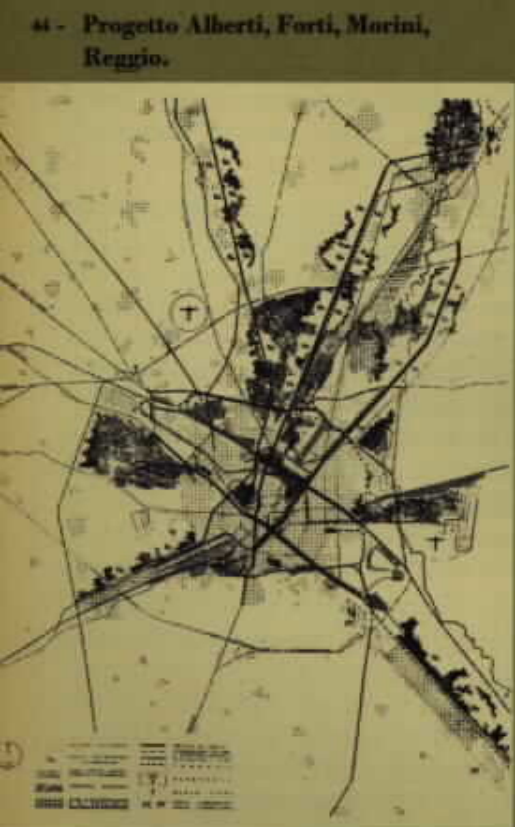
40 - Progetto Albricci, Castelli Ferrieri, Latis, Tevarotto, Zanuso.



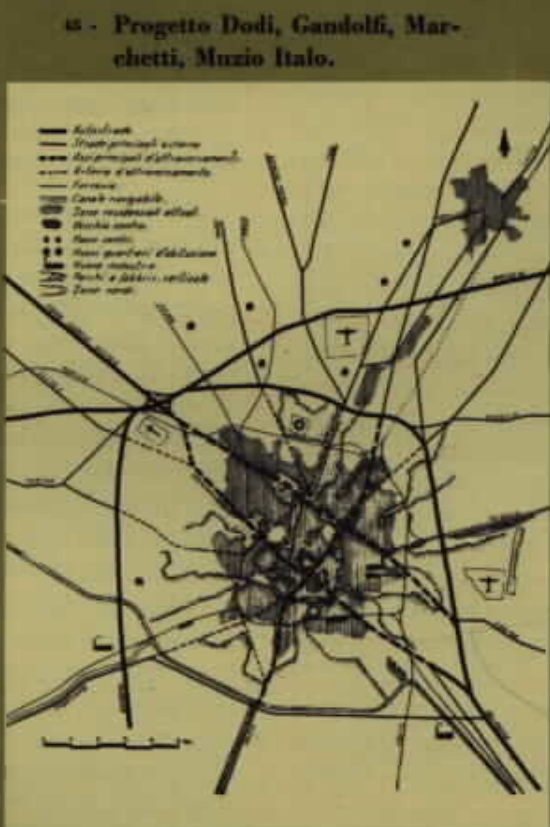
41 - Progetto Bussolati, Filippini, Jori, Lissoni, Merlo, Morone, Perelli, Ratti.



42 - Progetto Albini, Belgioioso, Bottoni, Cerutti, Gardella, Mucchi, Palanti, Peressutti, Pucci, Putelli, Rogers.



43 - Progetto Alberti, Forti, Morini, Reggio.



44 - Progetto Dodi, Gandolfi, Marchetti, Muzio Italo.



45 - Progetto Galimberti, Pasquelli.



« Progetto Angrilli, Calderara, Gualtieri, Kellfer, Monti, Noè, Venezia.

« Progetto Gioeca, Edallo, Mattioli, Magnaghi, Terzaghi.



Il progetto del gruppo Alici (fig. 40) prevede due assi chiamati «grandi direttrici urbane» colleganti l'arrivo Autostrada con Rogorodo e la strada di Genova con il Viale Zara. La residenza è premiata a caratteristiche ammirabili nei due settori nord e nord-ovest compresi il primo fra la Milano-Monza e la Milano-Erba e il secondo fra la Milano-Varese (ferrovia Nord) e la Milano-Varese (ferrovia Stato). Le zone industriali previste sono due: fra la cintura ferroviaria e l'autostrada Bergamo-Brescia e quale suo asse la ferrovia Milano-Monza; l'altra a nord del futuro canale navigabile compresa fra il canale stesso e la ferrovia per Varese fra Rho e Legnano. Per la metropolitana prevede un percorso chiuso che chiamerei interstazionale. Nota l'assenza di un collegamento Bologna-Spluga abbastanza importante; una zonizzazione residenziale alquanto generica e una zonizzazione industriale troppo legata alla esecuzione del canale navigabile.

Il progetto del gruppo Bussolati (fig. 41) è impostato su un sistema di tangenziali a carattere autostradale e per il traffico interno su tre assi; due di essi grosso modo paralleli al Corso Sempione (che dovrà diventare esclusivamente residenziale) che si innestano nella cerchia dei Navigli proseguendo poi lungo Corso di Porta Romana e un altro, che chiamerei a asse d'espansione, collegando i nuovi nuclei residenziali previsti ai lati di Viale Zara. Le zone industriali sono indicate: in fretta alla ferrovia per Venezia all'esterno della tangenziale Bologna-Spluga e dello smistamento di Lambrate; fra il canale e la ferrovia per Bologna pure all'esterno della tangenziale sud ed infine fra il canale e la prosecuzione a dell'asse d'espansione a nord-ovest e all'esterno della ferrovia per Torino. Per la metropolitana si prevedono tre linee fondamentali. Il sistema del verde è riassunto in due grandi coltri con andamento nord-sud delle quali l'una collega il Parco di Monza con l'aeroporto lungo il Parco del Lambro opportunamente rimpicciito, e l'altra dalle Groane si snoda alla zona sportiva di San Siro.

Il progetto del gruppo Alini (piano AR) (fig. 42) si basa su due grandi «strade attraversate» (Autostrada-Rogorodo e Viale Zara-San Cristoforo). A nord-ovest dell'intersezione e parallelamente all'andamento di Corso Sempione prevede il nuovo centro e la Fiera Internazionale. Tutta la zona ovest e nord-ovest fra l'abitato attuale e la tangenziale Genova-Sesto Calende dovrebbe essere riservata all'attraversata sportiva ed agli sportacoli di massa. La linea industriale dovrebbe sorgere lungo il canale navigabile con andamento lineare e prevede con simile decentramento la possibilità che la popolazione residente possa così scendere a circa 800.000 abitanti oltre però 200.000 persone ospitabili nelle zone residenziali della regione circostante. Le linee metropolitane previste sono essenzialmente 4 e cioè: zona industriale Varese-Sesto Calende-Rogorodo; Como-Varese Nord-S. Cristoforo; zona industriale Varese-Sesto C.-Piazza Fiume; Monza-Lesmo-Stazione Centrale-Corso di Porta Romana. Si nota la mancanza di collegamento Bologna-Spluga; il pericolo che le «strade attraversate», a parte la loro difficile e costosa realizzazione pratica, diventino strade di attraversamento anche per il traffico di transito e che la impostazione dell'assetto industriale, funzione della costruzione del canale navigabile, è troppo legata all'esecuzione di quest'ultimo.

Il progetto del gruppo Angelini (fig. 43) prevede, oltre alla rete di tangenziali, tre «strade di asse» che hanno l'andamento seguente: Viale Zara-Mario Pagano-Piazza Napoli-Arezzo; San Cristoforo-Stazione Porta Romana-Linate; Autostrada-Viale delle Regine-Piazza Ghislieri-Rogorodo. Dote strade con la loro intersezione delimitano una zona centrale grosso modo triangolare il cui baricentro è piazza del Duomo. L'assetto propone che i quadranti nord-est e sud-est ospitino la zona commerciale e quelli nord-ovest e sud-ovest le zone residenziali, la cui espansione è prevista a nord dall'Autostrada Torino-Brescia. La zona industriale futura è prevista a sud fra la cintura ferroviaria e la tangenziale e a sud-est come zona lineare avente per asse la «strada di asse» Stazione Porta Romana-Linate.

Il progetto del gruppo Alberti (fig. 44) prevede per il traffico di transito una tangenziale nord collegata la nuova autostrada per Bologna (a levante dell'attuale strada piacentina e che correrà parallelamente al Lambro) alle Autostrade.

La Genova, con nuovo tracciato, passerebbe a ponente di San Siro innestandosi anch'essa alle Autostrade. Il sistema interno è invece affidato a 4 assi a due a due grossolanamente paralleli: Autostrada-Rogorodo per via F. Monti-Porta Romana, Autostrada-Aeroporto per Nuova Stazione Ireni detritici e viali delle Regine e, ortogonalmente a questi: Valle del Sesivo-San Cristoforo per Niguarda-Via Mario Pagano e Crescenzo-P.ta Ticinese per Via Padova-Corso Venezia. A questi potrebbe aggiungersi un quinto Viale Zara-Porta Ticinese per Largo Cairoli. Le zone residenziali sono previste adiacenti alle direttrici di maggior importanza. Altri nuclei minori indicati sul Sempione e a San Siro.

Per le zone industriali si prevedono due zone a sud-est e sud-ovest. Le metropolitane sono costituite da tre linee che allaciano Crescenzo a Rogorodo; Monza a San Cristoforo; e l'Idroscalo a Masocco.

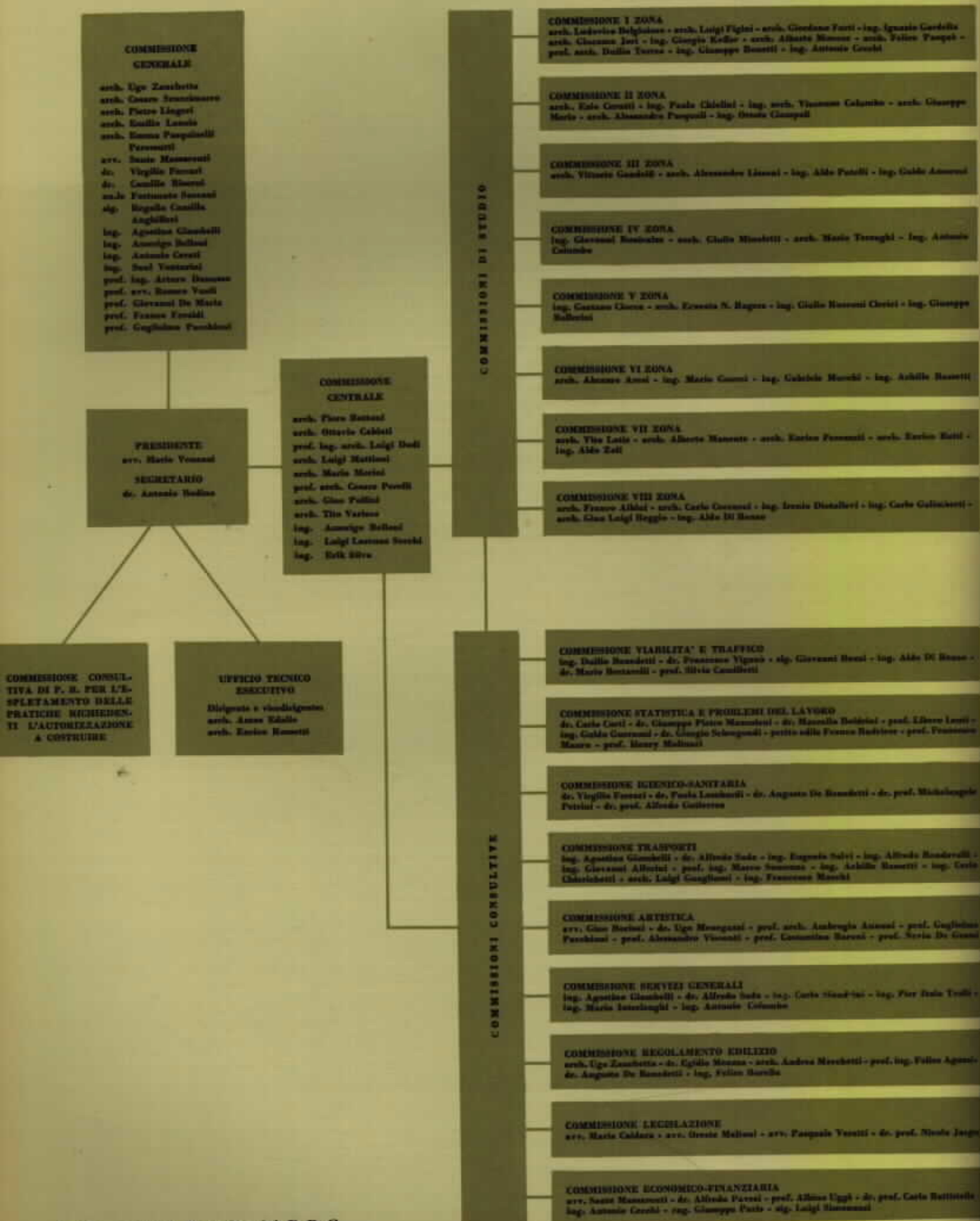
Il progetto del gruppo Dodi (fig. 45) alle tangenziali che risolvono il traffico di transito prevede quattro assi a due a due grossolanamente paralleli e precisamente: da nord-est, Autostrada-Bologna per i Viali delle Regine e V. Monti-Porta Romana; da Nord-est a sud-ovest, Viale Zara-Barona per Via Mario Pagano e Viale Monza-Porta Ticinese per Corso Venezia.

Si indica come ubicazione dei nuovi quartieri d'abitazione la direttrice Viale Zara fra Sesto San Giovanni, la Comasina e Baggio. Le industrie sono indicate nella zona di Melogno e in prosecuzione di quella già in uso a S. Cristoforo.

La metropolitana una prevista con due sole linee Loreto-Piazza Piemonte per la Stazione Centrale e Maciachini-Rogorodo per Largo Cairoli. Da notare l'intervento proposto della spostamento della Ferrovia Milano-Monza a innanzi di Sesto S. Giovanni.

Il progetto Galimberti e Pargualli (fig. 46) prevede due concentrici anelli di arroccamento per il traffico di tangenza. La penetrazione è risolta con quattro assi principali (San Siro-Rogorodo, Sempione-Rogorodo e Viale Zara-S. Cristoforo, Viale Monza-Conca Fallata). La nuova residenza in quartieri a San Siro, Sempione, Lambrate e Viale Zara. Le industrie a S. Cristoforo, Nuovo Porto-Melogno e Viale Zara. La metropolitana è impostata su quattro linee Musocco-Lambrate; San Siro-Rogorodo, Monza-Sempione-S. Cristoforo e Monza-S. Babila-S. Cristoforo.

Il progetto del gruppo Mattioni (fig. 47), indubbiamente uno dei più interessanti, prevede tre distinte fasi: piano regolatore di contingenza per lo sblocco delle aree da costruire o da ricostruire; piano di approntamento dei mezzi e degli strumenti atti a rilevare i dati naturali, sociali ed igienici riguardanti il piano regolatore; piano regolatore definitivo derivante da attuarsi dopo la promulgazione della nuova Costituzione nazionale. Fodde alle premesse indica semplicemente nella zona dell'«altipiano ariano» la residenza; nella «fazze padana» i nuclei amministrativi, commerciali, culturali e le comunicazioni principali e nella «zona irrigua del bassopiano» l'agricoltura. Più particolarmente il piano cittadino è impostato, oltre che sulle tangenziali Bologna-Spluga, Genova-Autostrada, e quella sud, su tre assi di penetrazione: Autostrada-Rogorodo, Autostrada di Genova-Viale Zara e prolungamento (con biforcazione per la Comasina); Loreto-Porta Ticinese. Altre particolarità del piano è che non prevede nessuna metropolitana.



Le Commissioni di studio del P. R. G.

investitura per deliberare al riguardo) per attingere gli elementi necessari per lo studio del nuovo piano regolatore, in obbedienza alle prescrizioni della legge urbanistica 17-8-1942 n. 1150 (artt. 7-8).

Con l'approvazione di detta delibera da parte dell'autorità tutoria, la complessa macchina all'uopo costituita, che nel frattempo era già stata messa a punto in ogni sua parte, cominciò a funzionare sotto la direzione amministrativa della Ripartizione Urbanistica e Piano Regolatore e la guida di uno speciale Ufficio tecnico per il piano regolatore, facente parte dell'organizzazione suaccennata e posto alle dirette dipendenze della Ripartizione medesima, (v. nella pagina a fronte le Commissioni di studio).

La Commissione centrale in due sedute mise a punto il tipo di scheda di rilevamento urbanistico abbozzata dall'Ufficio tecnico speciale, il che consentì alle Commissioni di quartiere, alle quali erano stati assegnati i vari settori della città, di avviare subito il lavoro iniziale e fondamentale di accertamento nelle zone di rispettiva competenza.

Per gli inerenti sopralluoghi occorsero circa sei mesi; ma nel frattempo dette commissioni tennero varie sedute per analizzare di mano in mano le rispettive risultanze e per individuare le caratteristiche più interessanti per lo studio concreto del progetto di piano per le rispettive zone.

Così anche la Commissione centrale, che aveva fino ad allora esplicato la propria attività nell'indirizzare l'attività delle Commissioni di quartiere, poté avviare la funzione essenziale: quella di coordinare i lavori e di creare lo schema e la struttura di un progetto di nuovo piano, omogeneamente concepito.

In seguito ai risultati di questo primo concreto studio la Commissione centrale poté fissare l'andamento degli assi fondamentali del piano e l'ubicazione del Nuovo Centro Direzionale al quale era stato fatto cenno, quale esito dell'accennato preliminare concorso di idee, le cui risultanze si concretarono nel primo progetto di piano di larga massima contenente lo schema viario delle strade fondamentali di traffico, sia tangenziali che di penetrazione e dei criteri pure di larga massima dell'azzonamento (edilizia residenziale, edilizia industriale, edilizia pubblica ecc.). Questo primo abbozzo determinò anche il funzionamento della Commissione generale che era stata nominata dal Consiglio Comunale con la citata deliberazione 13-7-1946 (quale uno dei primi atti della propria attività dopo l'insediamento), attribuendo così al piano regolatore il giusto suo collocamento fra i problemi di più urgente soluzione, per poter esplicitare una attività municipale corrispondente alle aspettative dei cittadini che erano stati chiamati dopo tanto tempo, con le libere elezioni, a prendere parte attiva nella vita amministrativa della loro città.

L'opera dell'Ufficio tecnico speciale per il nuovo piano regolatore (svincolato da dipendenze dall'Ufficio Tecnico Municipale impegnatissimo nelle sue

varie funzioni di ripristino pressochè integrale dei vari servizi ed impianti pubblici distrutti dalla guerra) fu pienamente efficace perchè la sua organizzazione, proposta dal dirigente e dallo stesso realizzata, consentì non soltanto di tradurre in atto, con il coordinamento dei grafici rudimentali predisposti dalle singole Commissioni di quartiere, i risultati raggiunti, ma anche di fornire alla Commissione centrale tutto il materiale e la collaborazione necessaria per portare a termine un così vasto e delicato lavoro.

Nell'insieme si poterono così procurare alla Commissione generale gli elementi occorrenti per la discussione che, attraverso ad un cospicuo numero di sedute, si concretò nel voto che servì di base per la deliberazione di adozione del primo progetto di nuovo piano regolatore generale, che venne poi pubblicato.

La cittadinanza fu posta in condizione di analizzare i problemi inerenti e le corrispondenti proposte e di formarsi un concetto esatto della loro complessità e importanza.

In tal modo tutti gli interessati ebbero la possibilità di formulare in sede di pubblicazione del piano le proprie osservazioni, che, prese in considerazione mediante una lata interpretazione dell'inerente disposizione della legge urbanistica (interpretazione ammessa anche dalla Direzione generale dell'Urbanistica), portarono alla auspicata collaborazione della cittadinanza, ad integrazione di quella già esplicita nel concorso di idee. Detta collaborazione risultò, all'atto pratico, molto utile perchè portò alla eliminazione di alcune particolarità troppo drastiche e troppo legate alla lettera invece che allo spirito delle norme della legge, creando così, realmente, uno strumento efficiente in una materia tanto difficile.

Purtroppo, come tutte le opere dell'uomo, l'analisi dei risultati del censimento urbanistico mise in evidenza non poche inesattezze sulle risposte ai vari quesiti posti dalla scheda di rilevamento, oltre alle divergenze dovute alla diversa valutazione dei quesiti stessi da parte delle rispettive commissioni di studio, per la tendenza, quasi generalmente prevalsa, di non tenere conto adeguato delle numerose convenzioni di P. R. esistenti (stipulate in base al P. R. del 1934).

Queste imprevedibili manchevolezze vennero messe in maggiore evidenza con la pubblicazione del progetto originario del nuovo piano regolatore, subito dopo l'adozione del medesimo avvenuta nel marzo 1948.

D'altra parte occorreva spingere il più possibile l'elaborazione del P. R. G. onde poter tempestivamente proporre all'approvazione il piano di ricostruzione ad esso agganciato, per fruire almeno per la cospicua parte del territorio comunale compreso nel piano di ricostruzione medesimo (quasi tutto il vecchio centro escluso il settore est e sud-est, e la zona estendentesi verso nord fino a comprendere





Industrie esistenti e zone industriali future

Rappresentazione nel rapporto 1:40.000

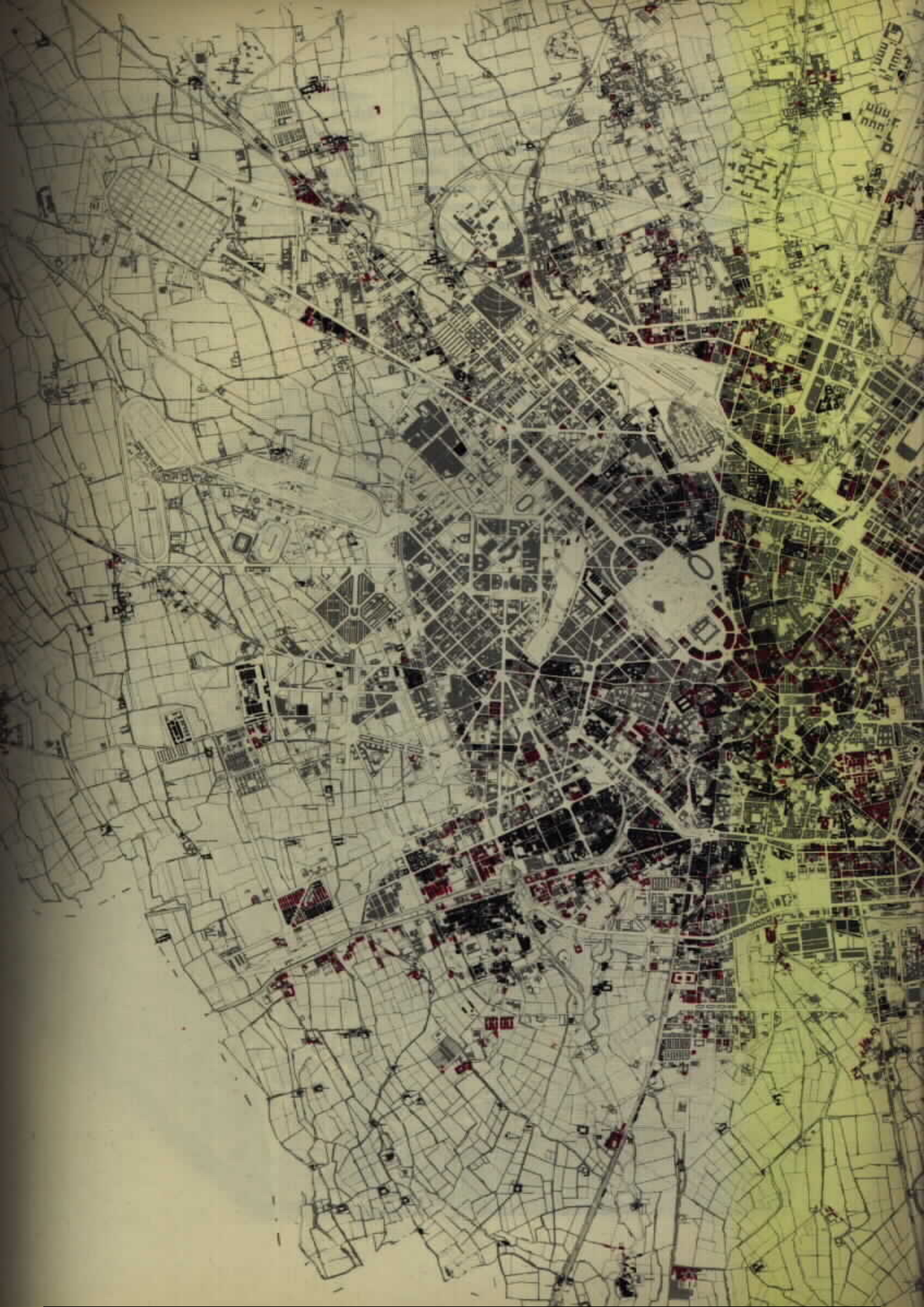
Il censimento urbanistico, le planimetrie illustrative compilate in base ai dati rilevati e le notizie fornite dalle Commissioni per le zone di loro competenza hanno dato un quadro completo delle localizzazioni delle industrie cittadine. Esse non lasciano esente alcun settore periferico della città, e si addentrano fin quasi nel cuore dell'aggregato urbano.

Le industrie esistenti si sono infatti sviluppate da laboratori sorti all'interno dei cortili degli edifici di abitazione, che sono stati via via trasformati e assorbiti, dando luogo ad una promiscuità di abitazioni e di attività industriali.

Soltanto il vecchio nucleo centrale, circoscritto dai Navigli, può ritenersi privo di industrie vere e proprie. Altrettanto si potrebbe dire della zona compresa fra i Bastioni e i Navigli, se non permanessero in essa alcune piccole industrie di carattere prevalentemente artigiano. Al di fuori della cerchia dei bastioni le localizzazioni industriali si moltiplicano in ogni direzione e il loro numero si infittisce man mano che si procede verso l'esterno.

I complessi industriali di notevole entità possono essere sommariamente suddivisi in alcuni grandi gruppi: al nord la Bovisa e Musocco, con grandi installazioni, talune notoriamente nocive; la Bicocca, fra Milano e Sesto S. Giovanni (Pirelli, Breda); nell'aggregato urbano la Bianchi; a ovest, Lambrate (Innocenti), Taliedo (Caproni), Morsenchio (Montecatini); a sud-ovest i grandi impianti della Barona, di S. Cristoforo, di Via Solari (Richard Ginori, C.G.E., Officine Tallero, Viganò e Marazza, Vetrerie Lucchini, etc.) che costituiscono un abbozzo di zona industriale; all'ovest i grandi spazi della De Angeli Frua, entro l'abitato e in via di trasferimento; verso S. Siro l'Alfa Romeo, la Citroen, la Fiat, tre industrie automobilistiche la cui localizzazione è legata al Sempione e all'arrivo delle Autostrade. Attorno alle grandi industrie sono evidenti le costellazioni delle industrie minori, spesso legate alle maggiori da stretti rapporti tecnici, economici e di scambio.

- zone industriali future
- Industrie esistenti:
- industrie alimentari
- industrie del legno
- industrie tessili e abbigliamento
- industrie chimiche
- industrie metallurgiche e meccaniche
- magazzini artigianato
- industrie distrutte







Condizioni igieniche dell'attuale aggregato

Rappresentazione nel rapporto 1:40.000

L'espansione incontrollata della città, l'errato orientamento di gran parte degli edifici, la progressiva riduzione del verde privato, la deficienza di verde pubblico, la mancanza delle organizzazioni primarie per l'abitazione, sono elementi che danno fondamento ad un giudizio negativo dell'ambiente urbano, giudizio che trova conferma nei risultati dell'analisi particolareggiata svolta dalle Commissioni di studio sulle condizioni urbanistiche ed edilizie di Milano.

Nella tavola che si pubblica, relativa alle condizioni igieniche nell'immediato dopoguerra, si constata che abitazioni igienicamente insufficienti esistono in tutto il territorio urbano, che interi quartieri si trovano in deprecabili condizioni, non solo alla periferia della città, ma un po' dovunque entro la cerchia dei Navigli. In particolare si segnalano a Sud-Est, la zona Solari, il Ronchetto del Naviglio e Porta Ticinese; a Nord, Porta Volta e la zona delle Varesine; ad Ovest, Porta Venezia e la zona di Loreto; a sud-Ovest la zona di Porta Romana.

Occorre far rilevare che i risultati delle indagini svolte dalle varie Commissioni di studio hanno un valore essenzialmente orientativo data la valutazione soggettiva e quindi variabile da zona a zona, malgrado l'indirizzo unitario seguito, delle condizioni igieniche riscontrate nelle singole abitazioni indagate. Essi hanno comunque fornito gli elementi indispensabili per l'individuazione delle zone in cui è più urgente intervenire con demolizioni e opere di risanamento al fine di creare in tutto l'aggregato urbano adeguate condizioni edilizie e urbanistiche.

- 
-  edilizia esistente in buone condizioni igieniche
 -  edilizia esistente in medie condizioni igieniche
 -  edilizia esistente in cattive condizioni igieniche

gran parte del nuovo centro direzionale) delle disposizioni di salvaguardia di cui agli artt. 4 e 5 del Decreto legislativo 17 aprile 1948 n. 740 (integrativo del D.L.L. 12-3-1945 n. 154). Dette disposizioni consistevano nell'inibizione della fabbricazione per opere edilizie contrastanti con le previsioni del progetto di piano di ricostruzione adottate in pendenza della procedura per conseguire l'approvazione del piano di ricostruzione stesso.

Praticamente con l'adozione del progetto di Nuovo Piano Regolatore, quale proposto dalle Commissioni di studio centrale e di quartieri e convalidato dal voto favorevole della Commissione generale, ha avuto termine la prima fase del lavoro inerente al nuovo piano regolatore e si è esaurito il compito delle Commissioni di quartiere e delle Commissioni consultive di fiancheggiamento costituite presso le varie Ripartizioni.

Strada del centro di Milano, dal progetto di F. B. C. pubblicato nel 1948.



Realizzazione del P. R. Generale prima della sua approvazione

Con la stesura definitiva del primo progetto di Piano Regolatore si veniva a porre nelle mani dell'Amministrazione Comunale e dei suoi Uffici qualcosa di concreto, su cui poter operare con riferimenti precisi. In un certo senso era il primo passo verso la normalità, anche rispetto alla situazione legale.

In questo periodo iniziarono i primi contatti con i proprietari per convincerli ad uniformarsi al nuovo P. R., compito questo facilitato dal fatto che anche i privati incominciavano a guardare al nuovo P. R. come ad una realtà che lentamente ma continuamente prendeva consistenza mentre la procedura andava perfezionandosi.

La Divisione Urbanistica in primo luogo faceva opera di persuasione, trovando talvolta con i proprietari stessi soluzioni di compromesso atte a soddisfare le rispettive esigenze senza compromettere le basi del nuovo P. R.

Questa fu l'azione più importante in quel tempo, azione estremamente dura, perchè fonte di frequenti scontri con gli interessati.

Detti scontri dimostrarono però la decisione della Amministrazione di procedere sulla via intrapresa.

Comunque esempi di buona volontà non sono mancati da parte dei privati che, grazie al senso di comprensione degli organi ed uffici comunali competenti, hanno portato alla definizione amichevole di soluzioni, se non ottime, abbastanza soddisfacenti dal punto di vista urbanistico.

La procedura per l'approvazione del progetto di nuovo piano regolatore generale subì a questo punto un rallentamento perchè la pressione dell'iniziativa privata, nei riguardi dei fabbricati distrutti o gravemente danneggiati per cause di guerra, impose l'adozione del progetto di piano di ricostruzione che avrebbe dovuto essere elaborato in base al piano regolatore vigente (approvato con la legge 19 febbraio 1934 n. 433) secondo il D.L.L. 1° marzo 1945 n. 154

Il D.L.L. medesimo faceva però anche riferimento alla Legge Urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150, che impone fra altro l'aggiornamento o la sostituzione dei piani allora vigenti per disporre di piani rispondenti alle prescrizioni della legge stessa.

Perciò d'accordo con i rappresentanti del Ministero dei LL.PP. il Piano di Ricostruzione venne elaborato tenendo conto anche delle inerenti previsioni del progetto di nuovo piano regolatore generale e venne adottato nei mesi immediatamente successivi (aprile-luglio 1948) all'adozione del progetto di Piano Regolatore Generale (marzo 1948).

In tale modo l'accennato rallentamento della procedura di approvazione del N.P.R. Generale venne ampiamente compensato dalla possibilità di

procedere fin dal 28 febbraio 1949 (data di approvazione del piano di ricostruzione) all'inizio di realizzazione del nuovo piano generale per le parti distrutte o gravemente danneggiate dell'ampia zona compresa nel piano di ricostruzione medesimo.

Il Piano di Ricostruzione suindicato, in base al citato D.L.L. 1° marzo 1945 n. 154, aveva valore di piano particolareggiato, ma urbanisticamente era soltanto un piano di allineamento e di azionamento.

Per attuarlo si tentò in un primo tempo di applicare gli artt. 23 e 28 della citata Legge Urbanistica riguardanti le lottizzazioni ed i comparti edificatori ed all'uopo vennero invitati per alcuni isolati i proprietari interessati a riunirsi in consorzio per studiare e proporre al Comune una lottizzazione corrispondente all'inerente vincolo di azionamento. Con questo sistema la realizzazione sarebbe stata più rapida perchè sarebbe bastata l'approvazione comunale.



50 - Quadro d'insieme delle zone comprese nel Piano di Ricostruzione.

Il tentativo risultò però infruttuoso data la difficoltà di accordo fra gli interessati medesimi che normalmente comprendevano da dieci a venti proprietà distinte.

Si dovette perciò ricorrere al sistema dei piani di lottizzazione planivolumetrici e comparti edificatori elaborati ed adottati dal Comune e sottoposti all'approvazione del Ministro dei LL.PP. per poterne

imporre l'esecuzione ai privati interessati, con risultati soddisfacenti. In tal modo vennero adottati ed approvati circa venti piani planivolumetrici inerenti a gran parte delle zone del Piano di Ricostruzione.

Caratteristiche dei piani planivolumetrici elaborati sulla base del piano di ricostruzione.

Questi piani rientravano nella categoria dei piani particolareggiati. La Legge Urbanistica stabilisce che i piani particolareggiati devono contenere le masse e le altezze delle costruzioni lungo le principali strade; ma per che profondità? D'altra parte all'art. 28 — Lottizzazioni di aree — è detto che: "Il Sindaco ha facoltà di invitare i proprietari di aree fabbricabili che non siano già lottizzate nel piano particolareggiato". Da ciò risulta che i piani particolareggiati possono comportare una lottizzazione che, come si legge nello stesso art. 28, "assicuri la razionale utilizzazione delle aree stesse".

Ora, urbanisticamente, si può assicurare detta utilizzazione solo se tutta la progettazione dello sfruttamento del suolo viene compiuta e specificata o in disegno o con formazione di norme speciali.

Venne adottato il primo sistema. Quindi i piani planivolumetrici elaborati specificavano l'utilizzazione del suolo in tutte le sue parti. Essi furono predisposti nella scala 1:500, il che comportò una certa precisione nella distribuzione degli elementi costitutivi, consistenti in:

linee di mappa

linee della lottizzazione planivolumetrica per le costruzioni da eseguire subito

linee della lottizzazione per le costruzioni da eseguire in futuro

edifici esistenti da mantenere nella lottizzazione

edifici esistenti da mantenere temporaneamente nella lottizzazione

edifici di interesse storico ambientale e monumentale

edifici da demolire

comparti edificatori

limiti fissi e limiti variabili di comparti edificatori

passaggi privati scoperti comuni a più comparti

portici, gallerie e sottopassi

autorimesse interrato o in superficie

terrazze, cortili

destinazioni a verde pubblico

destinazioni a verde privato

limiti dello sviluppo di facciata con architettura unitaria ecc.

Su questi piani il costruttore aveva tutti gli elementi per una facile progettazione, essendo garantito da un grado di razionalità distributiva non solo riguardante i vari corpi di fabbrica costruiti e gli spazi liberi della sua proprietà, ma anche soddisfacente le proprietà circoscrive.

In complesso questi piani vennero considerati soddisfacenti anche da coloro che dovevano subirli,

salvo in certi casi nei quali risultarono un po' rigidi rispetto alle esigenze di chi doveva costruire. In base a queste risultanze, per i più recenti di detti piani vennero elaborate norme speciali che li resero più flessibili, in modo da sopportare piccole modificazioni (come spessori di corpi ecc.) non come varianti ma come interpretazioni del piano e quindi esenti da nuova procedura per la loro approvazione. In tal modo senza compromettere la natura urbanistica dei temi proposti dal Piano, il Comune si trovò nella possibilità di assecondare legittime esigenze costruttive.

In un capitolo a parte sono illustrati alcuni esempi di questi piani e le relative norme, nonché la documentazione della loro realizzazione.

In un primo tempo i proprietari di aree avversarono queste lottizzazioni planivolumetriche, ritenendole una imposizione troppo drastica; ma in un secondo tempo si accorsero che esse erano favorevoli anche per loro, in quanto la organicità delle soluzioni urbanistiche si ripercuoteva economicamente anche a loro favore. Così fu gettato un seme che andò sempre più germogliando, applicandolo a casi di costruzioni e lottizzazioni elaborate da privati anche fuori dei limiti dei piani di ricostruzione.

Innanzitutto queste lottizzazioni planivolumetriche tendevano ad allargare gli spazi dei corpi di fabbrica e ad aprire l'edilizia sino allora regolata con cortili chiusi; si ponevano le premesse per la valorizzazione degli spazi interni, sino allora sfruttati con una edilizia di pochissimo pregio.

Si riuscì a far capire che il sacrificio di qualche metro cubo, dovuto allo sfruttamento razionale ed aperto delle aree, veniva compensato da una edilizia qualitativamente superiore rispetto a quella che si sarebbe potuta ricavare con il sistema dell'edilizia residenziale a filo stradale e con capannoni o tettoie all'interno dell'isolato.

Attualmente nella scelta di appartamenti si dà molta importanza al fatto che l'edificio presenti cortili aperti e tra i corpi di fabbrica vi sia un po' di verde; che nelle vicinanze non vi sia edilizia degradante, che i corpi interni siano bene orientati e aperta sia la visuale verso la strada.

Il buon seme dell'esempio instaurato nei piani planivolumetrici adottati dal Comune di Milano (che del resto non hanno fatto che mettere in atto le più semplici norme urbanistiche degli ultimi tempi) ha perciò dato buoni frutti.

Il Piano di ricostruzione della Città di Milano era però valido quasi esclusivamente ove esisteva una distruzione. In corrispondenza alle parti distrutte la linea di rifabbrica stabilita dal Piano di ricostruzione era indicata con linea rossa continua, mentre con punteggiata rossa era indicata la linea di rifabbrica in corrispondenza agli stabili indenni e quindi non colpiti dal piano di ricostruzione.

Ciò nonostante si è riusciti a far rispettare quasi sempre anche le linee punteggiate nei casi di rifabbrica degli immobili interessati dalle stesse.

La prima e la seconda pubblicazione del Nuovo Piano Regolatore

Il 31 marzo 1948 veniva pubblicato il progetto di nuovo Piano Regolatore Generale che nel frattempo era stato adottato dall'Amministrazione comunale.

In seguito a detta pubblicazione furono presentate circa 700 osservazioni, in gran parte riguardanti difesa di interessi particolari; poche riguardanti argomenti di carattere generale.

Tutte vennero prese in considerazione singolarmente e portate al voto della Commissione di assistenza tecnica consultiva per il nuovo P. R. per le inerenti controdeduzioni: molte vennero ritenute valide. Inoltre si tenne conto di alcune raccomandazioni fatte in sede di Consiglio comunale sia per un maggior adattamento alle numerose convenzioni stipulate precedentemente fra il Comune ed i privati per esecuzione del Piano Regolatore precedente, sia per attenuare i vincoli di azionamento inerenti ad

aree di proprietà di Enti pubblici, sia infine per adeguare il piano allo stato di fatto.

In base a tutte queste considerazioni l'Amministrazione comunale decise che il progetto di P. R. G. fosse revisionato e successivamente riadattato e ripubblicato.

Il lavoro fu cospicuo e minuzioso perchè qualsiasi, anche lieve, variazione venne dibattuta in sede di Commissione di assistenza tecnica consultiva per il nuovo P. R., verbalizzata, introdotta nel piano e portata di nuovo nel suo complessivo al voto della Commissione stessa.

Comunque anche questo sforzo venne compiuto in sedute quasi quotidiane della Commissione predetta e nel luglio 1950 il progetto così revisionato poté essere adottato dal Consiglio Comunale e quindi pubblicato.

Seconda adozione, pubblicazione e approvazione definitiva, dal 1950 al 1953

Le varianti più notevoli apportate al progetto del 1948 con il progetto del 1950 furono solamente due:

a) un diverso sviluppo dato alla zona industriale di Lorenteggio;

b) la permanenza della stazione dei treni elettrici (Varesine) all'incirca nell'attuale sede di via Galilei.

La variante riferentesi alla zona di Lorenteggio fu introdotta in seguito a due osservazioni di carattere generale presentate dagli architetti Morini e Pollini che dimostravano l'irrazionalità dello sviluppo della zona che solo in parte era lambita dal futuro canale navigabile, mentre costituiva un elemento di chiusura della Città in quel settore: ciò risultava dannoso agli effetti dello sviluppo residenziale ad Est, dato che la zona industriale impediva l'estensione del cuneo di verde agricolo che era bene raggiungesse direttamente la zona residenziale. Le osservazioni proponevano uno sviluppo lineare della zona industriale, lungo la ferrovia ivi esistente. Si veniva in tal modo ad ampliare la possibilità di accrescimento di detta zona, che poteva estendersi anche oltre i limiti del territorio del Comune di Milano su territorio del Comune di Corsico.

Le osservazioni vennero ritenute accoglibili e furono inserite nel nuovo P. R.

La seconda variante invece ha una storia dolorosa, in quanto rappresenta effettivamente un peggioramento delle originarie previsioni del nuovo Piano Regolatore, al punto che, se fosse stata attuata, avrebbe compromesso seriamente il Piano stesso, per la difficoltà di sviluppare organicamente il nuovo Centro Direzionale.

Nella stesura del 1948 il Piano prevedeva il Centro Direzionale tra le due stazioni Centrale e

Varesine, quest'ultima arretrata al corrispondente lato nord dell'asse attrezzato nord-sud sul prolungamento del Viale Zara fino a Piazzale Baiamonti (Porta Volta).

In sede di approvazione del Piano di Ricostruzione, l'Amministrazione delle Ferrovie segnalò che, se si fosse insistito nella soluzione dell'arretramento, non avrebbe dato parere favorevole all'approvazione del piano stesso, allora ritenuta urgentissima per disciplinare lo sviluppo dell'edilizia cittadina. Dopo alcuni incontri con i rappresentanti delle Ferrovie, a seguito della irremovibilità dei medesimi, i rappresentanti comunali non insistettero sull'argomento, ma espressero le riserve di rimandare la definizione, decisiva al riguardo, al momento (allora ancora lontano) della elaborazione del piano particolareggiato per il nuovo Centro Direzionale.

Di qui l'inserzione delle Ferrovie Varesine nel nuovo P. R. nel luogo voluto dall'Amministrazione ferroviaria, in quanto facenti parte dei piani di ricostruzione che per legge venivano in blocco inseriti nel Piano Regolatore Generale.

La pubblicazione del progetto di nuovo Piano Regolatore Generale, come sopra aggiornato ed adottato, avvenne nel settembre 1950 e nei termini stabiliti venne presentato un migliaio circa di osservazioni, delle quali un buon numero proposto da Enti ed Associazioni e colleghi professionali; ma la maggior parte da privati preoccupati essenzialmente di stornare dalle rispettive proprietà le incidenze e conseguenti vincoli di Piano regolatore, o, quanto meno, di attenuare i vincoli e limiti di azionamento.

L'esame di dette osservazioni, alle quali si aggiunse anche un centinaio di osservazioni d'ufficio

(da parte delle altre divisioni dell'Ufficio Tecnico Municipale), impegnò per alcune settimane la Divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico innanzi tutto per redigere una tavola del Piano con l'ubicazione delle osservazioni, facilitando così il lavoro di raggruppamento delle osservazioni secondo le varie località. Si passò quindi all'istruttoria delle osservazioni di ciascun gruppo. Terminata l'istruttoria per ciascun gruppo le inerenti osservazioni vennero di mano in mano portate all'esame della Commissione Tecnica di Assistenza Consultiva per il Piano Regolatore. Il lavoro della Commissione predetta assorbì parecchi mesi, pur essendo stati incaricati, quali relatori per le osservazioni di carattere generale più importanti, i membri liberi professionisti della Commissione stessa.

Ultimato il lavoro della Commissione, la Ripartizione dovette poi provvedere al lavoro di coordinamento delle conclusioni e alla catalogazione nelle varie categorie: osservazioni accolte — osservazioni parzialmente accolte — osservazioni respinte — osservazioni rimandate ai piani particolareggiati.

Soltanto dopo espletato questo lavoro di catalogazione si poté passare all'apprestamento della relazione al Consiglio. La deliberazione del Consiglio Comunale per le deduzioni nei riguardi delle osservazioni (deliberazione 6 aprile 1951, n. 64669/807 P. R. 51) costituì il compimento delle formalità di competenza del Comune. L'approvazione della G. P. A. per detta deliberazione fu relativamente sollecita.

L'esame da parte della Sezione Urbanistica del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche fu accelerato dall'accoglimento della richiesta fatta dal Comune di intervento di un funzionario della Direzione Generale dell'Urbanistica e di un funzionario della Sezione per l'Urbanistica del Consiglio Superiore dei LL. PP. che, collaborando con la Sezione Urbanistica predetta e rendendosi conto con gli opportuni sopralluoghi della impostazione del piano e deduzioni proposte, resero anche più rapido l'esame da parte degli organi ministeriali competenti.

Frattanto, in attesa di poter inoltrare al Ministero gli atti e grafici originali impegnati presso il Provveditorato predetto, la Direzione Generale dell'Urbanistica consentì la trasmissione di copie dei grafici e delle relazioni del piano di cui trattasi all'esame contemporaneo dei vari Ministeri interessati, il che fece risparmiare qualche mese nella procedura di approvazione grazie anche ai contatti degli Uffici Comunali della partita con gli organi competenti dei vari Ministeri, contatti favoriti dalla Direzione Generale dell'Urbanistica predetta.

Alcune difficoltà vennero sollevate particolarmente dal Ministero dei Trasporti (Direzione Generale delle Ferrovie), dal Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti e dal Consiglio Superiore di Società; ma coi primi due si raggiunse abbastanza rapidamente l'accordo su una formulazione del voto rispettivo, che rimandò la soluzione di problemi particolari ai rispettivi piani particolareggiati di esecu-

zione. Con il Consiglio Superiore di Igiene e Sanità le trattative furono più laboriose, ma le divergenze vennero superate mediante incontri fra i funzionari comunali della partita ed i rappresentanti più qualificati del Consiglio Superiore di Igiene e Sanità e della 6ª sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici auspice la Direzione Generale dell'Urbanistica e la predetta sezione, le quali anche in questa occasione interposero i propri buoni uffici per l'appianamento delle divergenze e favorirono in ogni modo presso il Ministero dei LL. PP. i frequenti incontri con l'Assessore ed i funzionari della Rip. Urbanistica e P. R. e della Div. Urbanistica dell'Ufficio Tecnico Municipale.

Seguì poi il lavoro cospicuo e sollecito, da parte della Sez. Urbanistica del Consiglio Superiore dei LL. PP., per il coordinamento dei voti dei vari Ministeri e per la elaborazione della relazione al Consiglio Superiore dei LL. PP. in assemblea generale. In questo periodo i contatti della Rip. P. R. e della Div. Urbanistica dell'Ufficio Tecnico del Comune di Milano con la Direzione Generale dell'Urbanistica e delle opere igieniche e con le competenti Sezioni del Consiglio Superiore dei LL. PP. furono particolarmente intensi e questi contatti servirono a superare altre difficoltà formali e procedurali, particolarmente per la messa a punto del Decreto presidenziale di approvazione del Piano generale rispetto al piano di ricostruzione ed ai numerosi piani di lottizzazione nel frattempo approvati, alcuni dei quali con modificazioni di dettaglio rispetto alle previsioni del piano generale. Questa messa a punto si rese particolarmente necessaria anche perchè per alcuni di detti piani di lottizzazione, all'approvazione, aveva già fatto seguito anche l'esecuzione.

Il Consiglio Superiore dei LL. PP., che aveva espresso nell'Assemblea generale del 31 luglio 1952 il voto favorevole di massima all'approvazione del P. R. G. (con affermazioni di compiacimento per la rispondenza del nuovo P. R. G. alle prescrizioni ed agli scopi della legge urbanistica e per la genialità del provvedimento speciale adottato per lo studio del nuovo piano), nell'assemblea generale del 18 dicembre 1955, con voto integrativo, propose, con la definitiva approvazione del piano, anche la conferma delle risultanze del piano di ricostruzione e dei piani di lottizzazione suaccennati, il che aprì la via alla formulazione dello schema di decreto presidenziale di approvazione.

L'ultima tappa per conseguire il decreto medesimo non fu eccessivamente lunga, se si considera che in meno di cinque mesi, grazie sempre allo spirito di collaborazione dei competenti uffici del Ministero dei LL. PP., si poté non soltanto formulare il provvedimento che dovette pronunciarsi anche nei riguardi delle altre osservazioni suaccennate, ma anche ottenere l'interessamento della Direzione Generale dell'Urbanistica per conseguire il parere favorevole del Consiglio di Stato, indispensabile per l'emanazione del decreto stesso.

Il 30 maggio del 1953 (a circa cinque anni dall'adozione del primo progetto del nuovo piano regolatore ed a soli tre anni dall'adozione del progetto definitivo, redatto in seguito al riesame determinato dalle osservazioni al progetto originario) il Comune di Milano potè disporre dello strumento necessario per imporre all'attività edilizia privata gli sviluppi consoni alle prescrizioni della legge urbanistica.

Il tempo occorso è relativamente breve se si tien conto che per il piano regolatore precedente (quello del 1934), pur disponendosi allora di mezzi più rapidi di apprestamento e di procedura e minore resistenza degli interessi privati, trascorsero oltre cinque anni dall'adozione all'approvazione, tantochè per le esigenze più urgenti (quella della riorganizzazione del Centro) si dovette ricorrere all'adozione di piani particolareggiati di esecuzione approvati separatamente ed anteriormente al P. R. G.

Purtroppo la buona volontà degli uffici sia comunali che statali, per portare a compimento il più rapidamente possibile l'immane compito, non ebbero l'esito sperato di arrivare in tempo ad impedire che lo sviluppo edilizio nelle località non colpite dal piano di ricostruzione avvenisse secondo le previsioni dell'allora vigente piano regolatore generale (quello del 1934) e quindi nella maggior parte dei casi in contrasto col progetto di nuovo Piano Regolatore Generale.

Un efficace correttivo al riguardo avrebbe potuto essere costituito dalla legge di salvaguardia, se la stessa fosse stata promulgata in un termine ragionevole dalla data in cui era stato proposto l'inerte disegno di legge; ma purtroppo anche in questo caso tanto l'iniziativa del nostro Comune di richiedere l'emanazione di detto provvedimento (in analogia a quanto al riguardo già ammesso per il piano di ricostruzione) e la buona volontà della Direzione Generale dell'Urbanistica nell'assecondare le richieste vennero frustrate dall'insabbiamento delle proposte nei meandri delle attività parlamentari.

Il provvedimento giunse troppo tardi per poter essere efficace per il nostro progetto di piano regolatore e, sopravvenuta poco dopo l'approvazione del Piano, il provvedimento è diventato inutile.

Con l'approvazione del P. R. G. molte varianti al Piano stesso venivano a determinarsi automaticamente in seguito all'accoglimento di osservazioni (ammesse con il Decreto Presidenziale di approvazione indipendentemente dall'assenso o dalla volontà del Comune) e per effetto dei numerosi stralci proposti dal Ministero dei LL. PP. e precisati nel Decreto Presidenziale medesimo con le rispettive indicazioni dei limiti e termini per i nuovi studi. Nel periodo che va dal febbraio 1949 (data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Decreto di approvazione dei piani di ricostruzione) al 9 luglio 1953 (data della pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Decreto di approvazione del nuovo P. R. Generale della città di Milano), la situazione edificatoria si configurava su queste basi:

a) zone di Milano per le quali vigeva il piano di ricostruzione, nelle quali l'Amministrazione Comunale poteva dominare, ed ha dominato urbanisticamente, la situazione;

b) zone extra piani di ricostruzione per le quali vigeva il P. R. '34, mentre il nuovo P. R. era in approvazione.

Naturalmente, man mano che si avvicinava il termine della procedura di approvazione del Piano, ne aumentava il rispetto, ma aumentavano anche le file di coloro che, essendo colpiti con vincoli di azionamento (verde pubblico, verde agricolo, aree per asili, scuole ecc.), si difendevano con l'affrettare l'utilizzazione edificatoria delle loro proprietà in base al piano 1934.

Quest'ultimo aspetto fu molto doloroso per le sorti del nuovo Piano Regolatore e, se non riuscì a dargli un colpo mortale, cioè se non potè comprometterne le previsioni di impostazione generale, compromise — in qualche caso anche definitivamente — molte situazioni particolari, nonchè la zonizzazione di interi isolati, di vaste aree periferiche. L'andamento viario invece, in generale, venne rispettato, perchè un fabbricato che incida in sede stradale rappresenta un pericolo più grande, economicamente, di quello d'una sua differenziazione dal nuovo P. R. soltanto per zonizzazione.

Inoltre il rispetto dell'andamento viario di un Piano Regolatore è ormai acquisito nella psicologia del costruttore; non così invece l'osservanza della zonizzazione, che è da considerarsi elemento d'ordine urbanistico e di P. R. del tutto nuovo, sopravvenuto con la promulgazione della Legge Urbanistica nel 1942.

Esempi di zone totalmente compromesse.

Molti esempi si potrebbero citare al riguardo ma il fenomeno potrà essere valutato nella sua interezza soltanto dopo terminato l'aggiornamento del censimento urbanistico che il Comune ha organizzato e che è stato compiuto a tutt'oggi per tre zone, mentre per le rimanenti undici zone è in via di attuazione. D'altra parte occorre che un certo limite di tempo fosse posto tra la data di approvazione del nuovo P. R. ed il nuovo censimento, in quanto i nulla osta di costruzione che vennero emessi all'ultimo momento, prima dell'approvazione del nuovo P. R., erano validi agli effetti dell'inizio delle costruzioni sino a sei mesi dopo.

Il criterio adottato per detto primo periodo fu di tolleranza per le costruzioni non compromettenti le previsioni e prescrizioni del piano.

Venne invece trovato l'appiglio anche di lievi discordanze dalle prescrizioni dei vigenti regolamenti per negare la licenza di costruzione nei casi di gravi discordanze col nuovo P. R. (ad esempio per fabbricati progettati su aree in tutto od in parte per sede stradale o a destinazione pubblica in genere, ecc.).



11 - Zona nel settore Sud-Ovest della città. Le industrie costruite negli anni in cui il P. R. G. era in formazione hanno ulteriormente aggravato le condizioni esistenti.

12 - Via Padova, nel settore Nord-Est. L'edificio al centro sorge su un'area destinata a verde pubblico dal P. R. G.



Schema di Piano Regionale Lombardo per l'inquadramento del P. R. G. di Milano



- ||||| zone ad economia agricola fiorente
- ||||| zone ad economia agricola povera
- zone ad economia prevalentemente industriale
- zone ad economia prevalentemente artigianale

- zone di interesse turistico notevole
- ▨ zone boschive
- zone particolarmente adatte alla residenza
- ▩ zone particolarmente adatte alle industrie



VARESE

LAGHI

TORINO

TORINO

NOVARA

ALESSANDRIA

VIGEVANO

GENOVA

GENOVA

BOLOGNA

COMO

ERBA

LECCO

BOLOGNA


















BOLOGNA

BOLOGNA



Schema territoriale del nuovo P.R.

Rappresentazione nel rapporto 1:100.000

-  Nuovi quartieri autonomi
-  Zone estensive
-  Industrie esistenti
-  Industrie in progetto
-  Nuovo centro direzionale
-  Zona annonaria esistente ed in progetto
-  Verde pubblico esistente ed in progetto
-  Verde agricolo
-  Autostrada
-  Assi attrezzati
-  Strade tangenziali e di penetrazione
-  F.F.S.S.
-  Corsi d'acqua e canali navigabili
-  Ospedali
-  Attrezzature sportive esistenti
-  Attrezzature sportive in progetto
-  Aeroporto

Caratteristiche del Nuovo Piano Regolatore

Nella "Relazione tecnica illustrativa del Progetto di Nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Milano". Deliberazione del Consiglio Comunale del 12 luglio 1950.

I criteri fondamentali che informano il nuovo Piano Regolatore di Milano e ne determinano le caratteristiche più salienti vanno ricercati nell'inserimento del piano urbano in uno schema di piano regionale, nel decentramento industriale, nella creazione di un centro direzionale regionale, nella zonizzazione dell'intero territorio comunale, nella costruzione di grandi assi attrezzati di penetrazione dalla città nell'aggregato urbano, nella creazione di quartieri residenziali autonomi per un'organica espansione della città, nell'imposizione del vincolo di verde agricolo.

Per la sua particolare giacitura e per la funzione che esplica nell'economia regionale, la città deve essere vista come parte di più ampio organismo che si estende su tutta una vasta zona di influenza il cui piano deve essere inserito a sua volta nel piano territoriale dell'intera regione. In mancanza del piano regionale, che richiederà ancora per una approfondita elaborazione tempo e mezzi non indifferenti, fu condotto uno studio limitato a quel gruppo di argomenti che più direttamente interessano la città e ai principali aspetti urbanistici della Lombardia, giungendo alla formulazione di una serie di ipotesi e ad un abbozzo di schema di piano regionale. Esso mirava allo scopo, riferito alla città, di organizzare e regolare le forze produttive e sociali della regione al fine di un maggiore equilibrio di rapporti fra i vari centri e il capoluogo, adattare meglio la città alla sua funzione regionale, far fronte ai fenomeni causati dall'inurbamento incontrollato, migliorare le condizioni dell'organizzazione locale dei centri minori e dei mezzi di trasporto e infine porre le basi per il futuro inserimento di una organizzazione regionale in una eventuale più vasta pianificazione nazionale.

Furono indicati i limiti del piano regionale lombardo, in gran parte corrispondenti ai confini amministrativi della Lombardia; furono studiati i rapporti di interdipendenza fra Milano e la sua regione, espressi in modo assai significativo dalle grandi correnti giornaliere di spostamento di operai e impiegati e dal movimento di veicoli e di merci; fu compiuta un'indagine sulle caratteristiche delle varie località della regione. Furono così distinte zone a prevalente economia agricola fiorente, a prevalente economia agricola povera, a prevalente economia industriale, a prevalente economia artigianale, di notevole interesse turistico, zone boschive, zone particolarmente adatte alla residenza o particolarmente adatte all'industria.

Per le zone così individuate furono prospettati provvedimenti atti sia alla loro conservazione e ad un regolato sviluppo come pure ad una progressiva trasformazione, intimamente e direttamente connessa al decentramento industriale.

Allo scopo di alleggerire la tensione concentrica e di impedire la dilatazione a macchia d'olio della metropoli, sono state previste «zone di attrazione», che dovrebbero essere costruite a 12-18 Km. fuori dei limiti della parte fabbricata di Milano, orientando possibilmente verso di esse i programmi per l'abitazione popolare, promuovendo particolari agevolazioni fiscali per le industrie onde favorire l'autosufficienza di tali centri.

Parallelamente al decentramento industriale, ottenibile coi provvedimenti atti ad indirizzarlo secondo ragioni urbanistiche, si è pensato di alleggerire il vecchio centro cittadino di una parte delle sue funzioni «direzionali» concentrandole nella zona compresa tra il Viale Zara, la Via Galilei e gli ex-Bastioni, in un unico grande «Centro Direzionale».

Il Centro, in cui dovranno essere ubicate le sedi di quasi tutte le industrie e attività regionali, si trova all'incrocio degli assi attrezzati, funzionanti da collettori di tutte le arterie di penetrazione provenienti dalla Lombardia oltre che del traffico cittadino, in modo da rompere il tradizionale sistema circolatorio, conservato da tutti i piani precedenti senza che

mai si fossero proposti di modificare sostanzialmente la struttura originariamente concentrica della città romana, della città medioevale, delle mura e dei bastioni spagnoli.

Superato il monocentrismo della città con la creazione del nuovo Centro Direzionale, il Piano Regolatore Generale si è proposto di conseguire un razionale sviluppo dell'aggregato urbano con una accurata zonizzazione del territorio e un'ordinata distinzione e ripartizione dei luoghi di lavoro di abitazione e di ricreazione, riservando ai servizi ed alle attrezzature cittadine aree adeguate in zone particolarmente adatte alle singole funzioni (residenziali, annonarie, ospedaliere, sportive, ricreative, militari, ferroviarie, ecc.).

Particolare cura è stata dedicata alla riorganizzazione del tessuto residenziale in unità-quartiere definite e differenziate coll'ausilio di specifiche indagini storiche, economiche, sociali e tecnico-urbanistiche.

La zonizzazione residenziale per lo sviluppo dei quartieri satelliti interessa zone situate anche oltre il confine amministrativo, lungo gli assi di penetrazione, e quindi questo concetto potrà trovare una compiuta espressione soltanto in un piano intercomunale.

Per quanto riguarda l'ubicazione di nuove industrie, si prevede, oltre al completamento delle zone esistenti e cioè della Bicocca verso Sesto S. Giovanni, della Breda verso la Cascina Gobba, della zona Innocenti Redaelli verso Rogoredo, della Bovisa a Nord, la costituzione di una nuova zona industriale verso Sud-Ovest, interessante il Comune di Corsico, che dovrebbe quindi essere compresa nel Piano intercomunale.

Nella zonizzazione di carattere generale è stata prevista la creazione e l'integrazione di grandi parchi. Al centro, oltre all'attuale Parco ed ai giardini pubblici esistenti, si prevede la costituzione del nuovo parco delle cliniche a Est e dei parchi della zona archeologica a Sud-Ovest, ottenendo in tal modo un sistema di equilibrata distribuzione di verde. All'esterno si tende all'integrazione del verde pubblico esistente di S. Siro e del Parco Lambro con due parchi, uno di grande estensione verso l'idroscalo e l'altro a Nord nelle vicinanze del nuovo Ospedale Maggiore. Il prevalente sviluppo a Nord del verde pubblico è in diretto rapporto con lo sviluppo urbano in questa direzione. I grandi nuclei di verde pubblico formano un sistema quasi continuo di zone verdi, hanno lo scopo principale di fermare l'espansione a macchia d'olio della città e di migliorare progressivamente l'ambiente urbano periferico.

Anche se alcune delle previsioni del Piano Regolatore Generale in questo senso sono state stralciate dal Ministero dei LL. PP. in fase di approvazione del Piano o sono state superate dalle iniziative realizzate negli anni trascorsi dallo studio all'entrata in vigore delle disposizioni inerenti, il principio espresso dal Piano conserva la sua intera validità e riuscirà certamente a lasciare una nuova impronta.

Lo schema viario principale previsto dal Piano consta di tre grandi tangenziali che seguono in un certo senso gli antichi collegamenti interregionali della città e che servono per il traffico di transito, che nei piani precedenti veniva tutto portato entro l'ambito cittadino. Alleggerita la città di tutto il traffico esterno, all'interno tutto il traffico veloce dovrebbe essere assorbito dagli assi attrezzati, che oggi sono in parte in costruzione, sui quali vengono ad inserirsi tutte le altre strade cittadine e quelle di penetrazione.

Altra caratteristica importante, introdotta dal nuovo Piano Regolatore, riguarda la strutturazione di tutte le zone di carattere residenziale onde costituire dei centri di vita indipendenti, creare delle polarizzazioni commerciali e delle attrezzature autonome che diano alle varie zone una fisionomia caratteristica in cui i cittadini si riconoscano.

L'attuazione del Nuovo Piano Regolatore Generale dopo la sua approvazione

Con il 9 luglio 1953 la marea dei progetti presentati sulle basi del P. R. 1934 ebbe termine e, mentre si incominciava a tirare le somme sul nuovo stato di fatto, venne impostata una prima organizzazione per la realizzazione del Piano.

Si trattava di passare da un regime legislativo ad un altro, più complicato e di ben più vasti vincoli, e questo passaggio non poteva evidentemente avvenire immediatamente e drasticamente: occorreva gettare un ponte tra l'antico regime e il nuovo; occorreva in un primo tempo disciplinare ed in qualche modo attenuare la rigida applicazione del piano stesso.

Vennero perciò elaborate le seguenti istruzioni transitorie per l'applicazione del nuovo P. R., nei riguardi dell'attività edilizia privata.

Istruzioni transitorie per l'applicazione del Nuovo P.R. all'attività edilizia

- 1) *Zone residenziali. Zone da costruire o da completare con tipi residenziali simili agli esistenti, secondo il regolamento edilizio vigente, e zone da costruire ad edilizia residenziale intensiva, semintensiva, semiestensiva, estensiva.*

Gli isolati o parte di isolati destinati dal N. P. R. ad edilizia residenziale secondo i regolamenti edilizi vigenti, vengono suddivisi in due categorie:

- I categoria: *Isolati o parte di isolati già quasi completamente costruiti.*

In questi casi i progetti di costruzione saranno senz'altro approvati se si uniformeranno alla destinazione e alle linee del nuovo P. R. ed alle disposizioni dei vigenti regolamenti edilizi, d'igiene ecc.

Nel caso che i proprietari interessati propongano lottizzazioni e compensazioni volumetriche, le proposte inerenti dovranno essere concretate in un progetto di massima che, secondo la procedura ora in atto, dovrà conseguire il parere favorevole della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il Piano Regolatore.

- II categoria: *Isolati destinati ad edilizia residenziale secondo i regolamenti edilizi vigenti, ad edilizia residenziale intensiva, semintensiva, semiestensiva.*

Di questa categoria fanno parte gli isolati o parte di isolati per i quali, secondo l'elencazione adottata con deliberazione richiamantesi a quanto disposto con l'art. 3° delle Norme tecniche di attuazione del N. P. R., sarà ritenuto dal Comune necessario l'apprestamento preliminare di un piano di lottizzazione (distribuzione edilizia e volumetria). I progetti di costruzione riferentisi a questi isolati dovranno uniformarsi agli allineamenti, all'azionamento ed alla densità previsti dal N. P. R. e dovranno essere costituiti preferibilmente da edifici a sè stanti, contornati da spazi a verde.

Le proposte dei proprietari interessati dovranno essere presentate come progetti di massima che, previa istruttoria da parte dei competenti Uffici, saranno sottoposti al voto della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R. Quest'ultima dovrà pronunciarsi sia nei riguardi planivolumetrici della lottizzazione, sia sul possibile inquadramento del fabbricato isolato nel complesso della futura lottizzazione, nel caso che la proposta riguardi soltanto parte dell'isolato, anche e principalmente allo scopo di evitare la formazione di muri nudi di frontespizio.

Il riscontro della concordanza del progetto esecutivo col progetto di massima precedentemente approvato verrà fatto dalla Divisione Urbanistica dell'Ufficio tecnico muni-

cipale, che apporrà a tale scopo il suo visto su ciascuno dei progetti esecutivi.

Per le zone destinate ad edilizia residenziale estensiva e semiestensiva, normalmente molto periferiche (oltre la seconda circonvallazione), viene richiesto spesso di poter costruire casette per l'abitazione del proprietario, con annesso laboratorio e magazzino, o deposito, staccati però dal fabbricato della residenza.

Questo tipo di costruzione, a stretta interpretazione delle norme tecniche di attuazione del N. P. R., non sarebbe ammissibile perchè pertinente alle zone artigianali, ma essendo esse ubicate in poche zone del territorio comunale, si verrebbe a limitare troppo la possibilità costruttiva di coloro (solitamente piccoli proprietari) che, avendo acquistato un piccolo terreno sufficiente alle loro esigenze, intendono dargli la destinazione predetta.

In queste condizioni di ubicazione, di destinazione e di densità, si ritiene che possano essere ammessi gli accennati laboratori, magazzini e depositi, purchè con la loro esecuzione non si vengano a formare muri nudi di frontespizio e purchè i fabbricati siano contornati da verde privato.

Si ritiene inoltre che magazzini, laboratori e depositi del genere possano essere ammessi anche in zone residenziali, purchè i fabbricati inerenti abbiano accessi indipendenti dalle case di abitazione, e purchè il traffico che deriverebbe dalla loro presenza non sia, a giudizio del Comune, molesto per la zona residenziale.

Si richiede però che detta interpretazione sia subordinata all'apprestamento, da parte degli interessati, di un piano da sottoporre al voto della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R.

3) Zone industriali.

A) Costruzioni industriali ex novo.

Le costruzioni industriali saranno ammesse solo nelle zone già vincolate dal N. P. R. a grandi, medie e piccole industrie, precisando che nelle zone vincolate a grandi industrie è pure ammessa la media e piccola industria, mentre non si ammette l'inverso.

Comunque, dette costruzioni industriali dovranno essere sistemate organicamente negli isolati loro pertinenti nel modo che verrà indicato dal Comune su conforme parere della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R.

Anche per queste zone si richiede l'apprestamento di un piano di massima, che dovrà conseguire il voto della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R. Al piano stesso dovranno uniformarsi i rispettivi progetti esecutivi.

Il progetto di massima dovrà comprendere la rete viaria particolare e prevedere la formazione di zone a verde.

B) Nuove opere o sopralti in complessi industriali esistenti in zone che nel N. P. R. hanno destinazione diversa dalla industriale.

a) entro la cerchia della prima circonvallazione (Mura Sengiole): nel Centro direzionale e nelle zone destinate a Centro di quartiere non sono ammesse le opere suaccennate, nemmeno in concessione precaria;

b) tra la prima e la seconda circonvallazione, per le parti non comprese nella zona di cui alla lettera a), sono ammesse in forma precaria opere di ampliamento e sopralti in complessi industriali esistenti in zone di P. R. che hanno destinazione residenziale o artigianale o a verde agricolo, purchè non interessanti come allineamento stradale, e non siano di entità tale da incrementare lo sviluppo produttivo, e perciò riguardino esclusivamente le attrezzature della azienda (ad esempio spogliatoi, servizi igienici, refettori,

autorimesse, laboratori di prova materiale) per un quantitativo non superiore al 15% (all'incirca) dell'edificio ormai esistente;

c) nella zona della città esterna alle due circonvallazioni potrà essere ammessa come concessione precaria (su conforme parere della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R.) la permanenza delle industrie e l'esecuzione delle opere suindicate, se gli interessati propongono ed attueranno l'isolamento del complesso industriale nel verde in una forma che consegua l'assenso del Comune, e sempre che l'industria in parola risulti ammissibile nei riguardi igienici, anche per quanto si riferisce alla rumorosità, e tale inoltre da non determinare un traffico incompatibile con la destinazione della zona, particolarmente rispetto alle abitazioni adiacenti.

Gli ampliamenti e le trasformazioni di stabilimenti saranno ammessi nel caso in cui si verifichino le condizioni di cui al comma c).

Per i piccoli ampliamenti si seguiranno anche in questa zona i criteri di cui al paragrafo b).

Se nell'esercizio delle industrie di cui al paragrafo c) non si verificheranno inconvenienti per la durata di almeno anni 5 (cinque) il Comune (su richiesta delle ditte interessate) proporrà la permanenza, promuovendo le pratiche per le approvazioni della corrispondente variante al P. R., purchè si tratti di fabbricati che per la loro conformazione e distribuzione risultino esteticamente pregevoli.

C) Piccole opere (ad esempio apertura di porte e finestre, vetrine, negozi, gabinetti ecc.) a carattere residenziale in zone industriali, purchè in fabbricati non colpiti come allineamento stradale dal nuovo P. R., verranno ammesse in forma precaria.

3) Zone artigianali.

Sebbene il N. P. R. non stabilisca al riguardo prescrizioni precise, le zone artigianali dovrebbero essere destinate ad un'edilizia simile a quella dell'artigianato dell'Alto Milanese, cioè a casetta ad alloggio con annesso laboratorio. Perciò in queste zone saranno ammesse le proposte di costruzioni di questo tipo, purchè non si creino frontespizi nudi.

L'esperienza di questi anni ha determinato la convinzione che siano poche le zone destinate dal N. P. R. per le medie e piccole industrie. Inoltre l'ubicazione è apparsa troppo unificata rispetto alle necessità che queste attività hanno di essere collegate con complessi industriali più vasti.

Si ammette perciò che nelle zone artigianali possano trovar sede fabbricati per piccole industrie, purchè circondati da verde ed organizzati in modo da evitare l'insorgenza di frontespizi nudi.

Non saranno ammesse, nelle zone artigianali, costruzioni ad uso esclusivo di abitazione.

4) Verde agricolo.

Nelle zone da mantenere a verde agricolo, le richieste di costruzione nei limiti di densità per le stesse previste dal N. P. R. dovranno essere subordinate al convenzionamento con il Comune della lottizzazione che dovrà essere approvata dall'Amministrazione, su conforme parere della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R.

La convenzione dovrà riguardare l'intero complesso di ciascuna azienda agricola, rispetto alla quale sarà determinata la fabbricabilità (concentrata nella parte del podere ritenuta più opportuna per la destinazione residenziale inerente), in modo che resti anche contrattualmente assicurata la permanenza del podere nel suo complesso.

5) Verde privato.

Il verde privato va suddiviso in due categorie:

a) *zone a giardino* dotate di alberi di alto fusto, e quindi soggette a divieti di qualsiasi costruzione sia in superficie che in sottosuolo;

b) *zone destinate a verde privato* che, pur non essendo precedentemente sistemate a giardino, risultano aggregate come aree nude ad un edificio residenziale esistente, o da costruire secondo il N. P. R.

In queste aree potrà essere consentita la formazione di autorimesse sotterranee a servizio della casa, nella proporzione di una autorimessa ogni sei locali, purchè l'estradosso della soletta di copertura sia a cm. 80 al di sotto della quota del corrispondente marciapiede stradale, al fine di collocarvi una coltre di terreno coltivato di detto spessore, ritenuto come minimo indispensabile per sistemare l'area stessa a giardino con aiuole ed arbusti.

Il Nuovo Piano Regolatore indica come aree vincolate a verde privato dei lotti in quartieri soggetti al vincolo « X » di P. R. '34 e che sono tuttora in attesa di utilizzazione edilizia nei limiti di detto vincolo; in questi casi viene mantenuto il vincolo di P. R. '34.

Nelle zone che, secondo il N. P. R. sono destinate a zona di fabbricazione residenziale, con dotazione di area a verde privato, potrà essere consentita — a giudizio del Comune — la diversa distribuzione del verde e del fabbricato, purchè resti invariato il rapporto fra superficie libera e superficie edificata, e sempre che l'unitarietà dell'area a giardino non venga peggiorata.

6) Verde pubblico e zone destinate ad edifici pubblici.

Per queste zone il Comune dovrebbe procedere all'acquisto, al fine di assicurare la destinazione suaccennata. Per quelle zone che non potranno essere subito acquistate, occorrerà prevedere una utilizzazione temporanea da parte degli eventuali proprietari, in modo da non costringerli per un periodo troppo lungo a tenere vincolata la loro proprietà al solo uso agricolo.

Le costruzioni consentibili in queste zone dovranno essere però costituite da materiale smontabile, per consentire il recupero alla scadenza della concessione, al fine di non doverle considerare agli effetti della determinazione dell'indennizzo per l'esproprio dell'area, all'epoca in cui, secondo i finanziamenti inerenti, si potrà far luogo agli espropri.

7) Edifici pubblici.

Per le zone destinate ad edifici pubblici (chiese, asili, scuole, istituti di culto e cultura, ospedali, mercati ecc.) là dove nel P.R.G. non è stata specificata l'area rispettiva, la superficie dell'area stessa non sarà computata agli effetti della densità del quartiere per il quale gli edifici pubblici vengono costruiti.

Analogo trattamento avranno le aree per le quali la destinazione ad edifici pubblici nel N. P. R. è indicata soltanto genericamente, allorchando si addiverrà all'apprestamento del piano particolareggiato del quartiere inerte.

8) Norme generali.

In dipendenza di quanto sopra, la denuncia dei progetti esecutivi dovrà portare la dichiarazione della parte che il progetto si uniforma per allineamento, per densità edilizia e per destinazione al N. P. R.

Le proposte di fabbricazione in modo diverso dalle previsioni del N. P. R. dovranno essere precedute da un progetto di massima da presentare al protocollo generale del Comune,

che lo trasmetterà alla Divisione Urbanistica per l'esame e per il voto della Commissione tecnica di assistenza consultiva per il P. R.

I concetti per la tutela urbanistica del nuovo P. R. espressi nelle istruzioni transitorie, si possono riassumere come segue.

Evitare che siano messi in trattazione progetti esecutivi che non si uniformino al nuovo P. R. A questo scopo venne anche meglio organizzato l'Ufficio accettazione progetti. Il nuovo sistema per l'adeguamento dei progetti esecutivi al nuovo Piano Regolatore fu concertato in modo da porre un primo ordine e disciplinamento in questa materia; si tendeva soprattutto a combattere le costruzioni abusive e il sistema del fatto compiuto (che consisteva nel presentare un progetto qualsiasi anche contrario al P. R. ed avutane la ricevuta di presentazione, iniziare l'opera e portarla più avanti che fosse possibile). Per conseguire questo scopo, il primo provvedimento, il più elementare, fu quello di non accettare i progetti che non si uniformavano al Piano Regolatore Generale, evitando conseguentemente anche un dispendio di energie degli uffici per l'istruttoria di progetti che non avrebbero mai potuto avere il nulla-osta. Veniva invece ammessa qualsiasi proposta concreta in un progetto di massima. Nel complesso si cercò di snellire la procedura sopraddetta al fine di evitare ove possibile il piano particolareggiato di procedura troppo lunga e costosa.

A questo scopo miravano le norme transitorie contenenti le precisazioni degli isolati o parti di isolati nei quali a parere della Divisione urbanistica si poteva costruire anche senza l'apprestamento del piano particolareggiato e d'altra parte quali le costruzioni che si potevano inquadrare in un futuro piano particolareggiato.

La prima attuazione urbanistica coattiva del Nuovo P. R. avvenne con l'apprestamento dei piani particolareggiati parziali di esecuzione secondo l'ordine di precedenza che era già stato fissato nella relazione del Nuovo Piano Regolatore.

Al lavoro di elaborazione dei piani particolareggiati collaborarono e collaborano tuttora: direttamente, secondo le direttive procedurali della Ripartizione Urbanistica P. R. Edilizia Privata, la Divisione Urbanistica, la Divisione I° P. R.; ed indirettamente tutte le altre Divisioni ed Uffici del Comune, che sono sempre chiamati ad esaminare per le osservazioni di rispettiva competenza i piani particolareggiati prima che vengano inoltrati per l'adozione.

La complessa materia è stata disciplinata dalle seguenti direttive.

Direttive per la compilazione dei Piani particolareggiati.

Si ritiene opportuno precisare tutta la materia inerente ai Piani particolareggiati unificandone la trattazione.

Premesso che i piani particolareggiati dovranno contenere:

- a) le reti stradali;
- b) i principali dati altimetrici;
- c) le masse e le altezze delle costruzioni;
- d) gli spazi riservati ad opere od impianti di interesse pubblico;
- e) gli edifici destinati a demolizione o ricostruzione ovvero soggetti a restauro o a bonifiche edilizie;
- f) la suddivisione degli isolati in lotti fabbricabili secondo la tipologia indicata nel piano;
- g) gli elenchi catastali delle proprietà da espropriare o da vincolare;
- h) la profondità delle zone laterali a opere pubbliche la cui occupazione serva ad integrare le finalità delle opere stesse ed a soddisfare prevedibili esigenze future;
- i) relazione illustrativa;
- l) piano finanziario;

gli elaborati costituenti i piani saranno:

- 1) stralcio del Piano Regolatore Generale;
- 2) rilievo dello stato di fatto;
- 3) progettazione planivolumetrica del piano particolareggiato;
- 4) relazione urbanistica;
- 5) elenchi catastali delle proprietà da espropriare o da vincolare;
- 6) piano finanziario.

Gli elaborati nn. 1, 2, 3, 4 verranno eseguiti dalla Divisione Urbanistica mentre quelli nn. 5, 6 saranno forniti dalla Divisione 1^a.

Premesso ancora che l'intestazione per tutti gli elaborati dovrà seguire la trama fornita dalla Ripartizione Urbanistica P.R.E.P., i limiti del Piano verranno concordati tra la Ripartizione, la Divisione Urbanistica e la Divisione 1^a. Sotto il titolo dovrà figurare ben visibile e distaccato il nome dell'elaborato.

Gli elaborati grafici dovranno portare lo spazio per le firme del Dirigente della Divisione Urbanistica, del Capo della Divisione Piano Regolatore, dell'Ingegnere Capo, del Segretario Generale e del Sindaco.

L'elaborato grafico di piano particolareggiato planivolumetrico dopo l'intestazione e firme sopraindicate dovrà far seguire la *legenda* che dovrà uniformarsi alla legenda tipo; i simboli non occorrenti che non compaiono nel disegno verranno tralasciati. La legenda deve finire con una o più sezioni della ricorrenza dei piani in scala 1:200.

In calce ad ogni legenda dovrà essere messa una *tabellina* contenente:

- il nome dei compilatori del piano particolareggiato;
- la data;
- la scala;
- l'orientamento;
- il numero d'archivio del lucido corrispondente;
- data dell'aggiornamento.

Si dovrà controllare che gli edifici che interessano il piano, sia nuovi che esistenti, portino l'altezza dell'intradosso dell'ultimo piano abitabile e che sia segnata in un cerchio la larghezza delle strade principali e secondarie di nuova formazione o allargamenti.

Si dovrà provvedere a concordare con la Divisione 1^a gli stabili da demolire da segnare nel piano particolareggiato.

Si dovrà riportare il calcolo dei cortili più discutibili.

Si dovrà riportare il calcolo delle densità per le zone destinate all'edilizia residenziale intensiva, semintensiva, semiosensiva, ed estensiva (area e cubatura pertinenti).

Gli elaborati definitivi verranno poi controllati per verificare se rispondono a tutti i requisiti sopraelencati.

Eseguito il controllo si provvederà ad inviare il piano

a tutte le Divisioni ed Uffici interessati nonché ai Membri della Commissione tecnica di assistenza consultiva al N. P. R. liberi professionisti.

Le osservazioni sia degli Uffici che dei Commissari dovranno essere fatte entro quindici giorni dalla data di invio e riconsegnate alla Segreteria della Divisione Urbanistica.

Le osservazioni verranno vagliate dal Dirigente la Divisione per determinare quali siano da introdurre nel piano particolareggiato previo eventuale contatto con gli osservanti per addivenire ad una conclusione soddisfacente.

In base alle osservazioni degli Uffici e dei Commissari verranno stesi il tipo e la relazione definitiva che verrà portata al voto della Commissione di assistenza tecnica consultiva al Nuovo P. R.

Dopo di che verranno compilati ed elaborati i vari tipi e relazioni in cinque copie da inoltrare per l'adozione da parte del Consiglio Comunale.

Le prime realizzazioni del Piano Regolatore Generale.

A tutt'oggi la situazione del lavoro che si sta facendo per l'attuazione dei piani particolareggiati è resa evidente dalla tavola riassuntiva di pagg. 60 e 61 e dai numerosi piani particolareggiati che vengono presentati in altra sezione.

Tra le grandi planimetrie planivolumetriche alle quali sta attendendo l'Ufficio tecnico in collaborazione con urbanisti liberi professionisti, membri dell'I.N.U., la prima e la più importante è quella del Centro Direzionale.

Per la elaborazione di questo piano particolareggiato è stato istituito sin dall'inizio del 1953 un Ufficio speciale il quale si vale anche della collaborazione di un libero professionista, l'arch. Antonello Vincenti, e della consulenza di una Commissione così composta: prof. arch. Muzio, ing. Bosisio, architetto Lancia, prof. arch. Perelli, ingegnere capo del Comune, il Dirigente della Divisione Urbanistica.

Leggesi nella relazione illustrativa del Nuovo Piano Regolatore che il primo provvedimento per alleggerire il Centro cittadino doveva essere la realizzazione del nuovo Centro Direzionale.

In base a questo concetto l'Amministrazione comunale, ancor prima che fosse approvato il nuovo P. R. G. adottava, previ accordi con i privati proprietari, una prima volumetria per la fabbricazione sulle aree più vive del Centro Direzionale, cioè quelle vicine alla Stazione Centrale; in virtù di tale lottizzazione sono già sorti alcuni grandi complessi direzionali, come la sede della « Lane Rossi », quella della « Sirti » e altri numerosi edifici destinati ad uffici.

A questi viene ora ad aggiungersi un altro grande complesso: la sede della « Pirelli » che sarà ubicata in una torre alta ben 130 metri circa.

Una convenzione è già stata stipulata per la sede della « Breda » ed è pure prevista su area comunale in detta zona la prossima costruzione della nuova sede dell'Azienda Tranviaria Municipale.

Altre realizzazioni nella zona del nuovo Centro Direzionale sono assicurate, quali la sede della Società Petroli (86 metri di altezza), la « Galbani », la

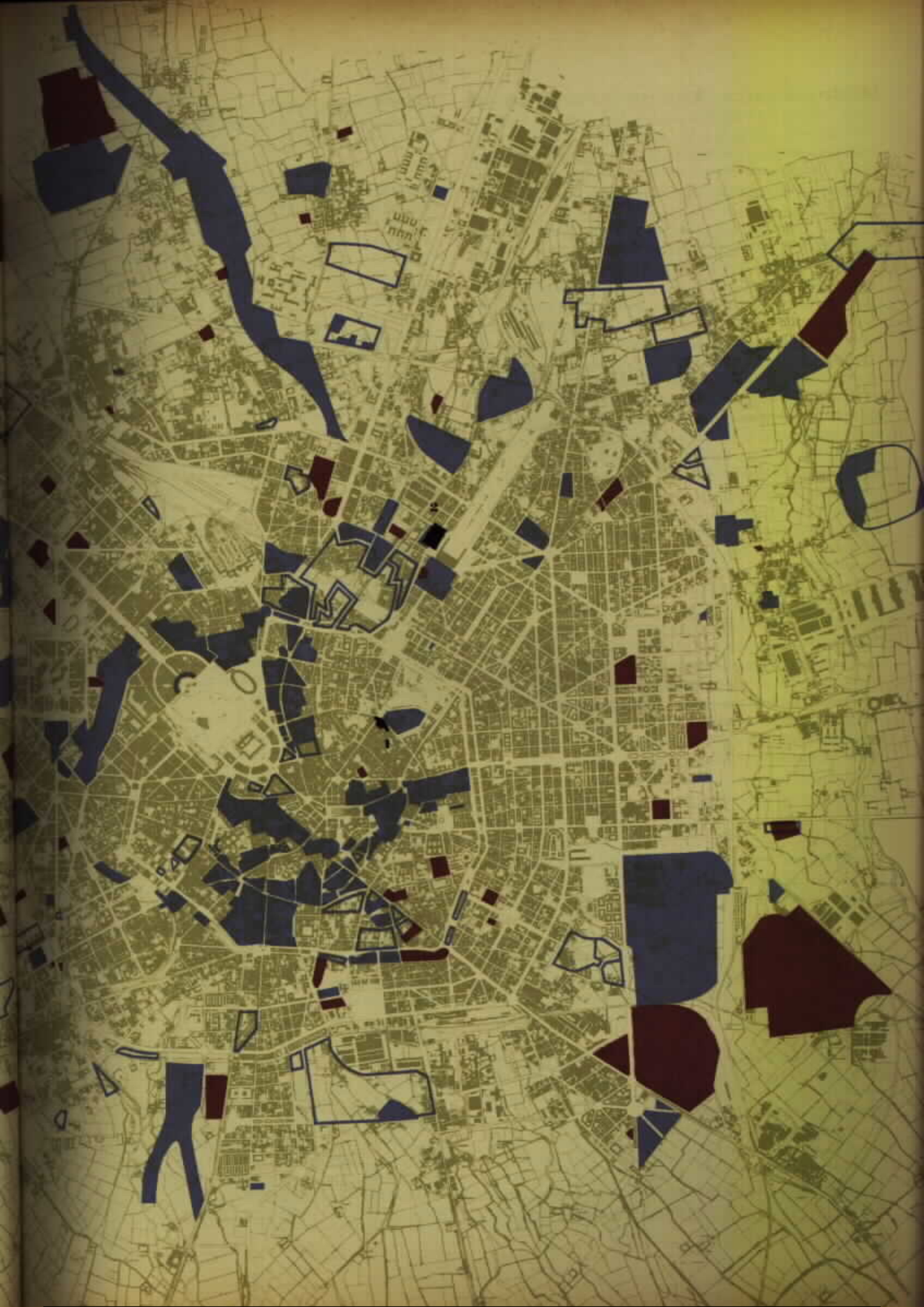
Quadro d'insieme dei Piani particolareggiati comunali e privati

Situazione al 31 dicembre 1955



- Piani particolareggiati approvati dal Ministero dei LL. PP.
 - 1) piano per la sistemazione degli archi di Porta Nuova in Via Manzoni
 - 2) piano per l'apertura di una strada tra la via Fabio Filzi e la via Copernico
 - 3) piano di esproprio per il completamento del piazzale del Cimitero Maggiore
- Piani particolareggiati elaborati dalla Divisione Urbanistica: superficie complessiva mq. 11.571.900
- Piani particolareggiati allo studio per iniziativa del Comune: superficie complessiva mq. 6.190.000
- Piani particolareggiati di iniziativa privata

Planimetria nel rapporto 1: 40.000



« Saint Gobain »; è già stata scelta l'area per la sede dell'Ufficio Tecnico Municipale (60 metri di altezza), la sede del giornale « Il Lombardo ». Così altre iniziative, anche private, si stanno organizzando per la realizzazione di isolati o parti di isolati, come previsto nella lottizzazione generale del Centro Direzionale.

Ora che anche il problema annoso della Stazione dei Treni Elettrici (Varesine) si può considerare urbanisticamente risolto (avendo la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato consentito all'arretramento della stazione stessa fino al prolungamento del lato nord-ovest del corso Como), anche il piano particolareggiato del nuovo centro direzionale è diventato finalmente di attualità, unitamente al piano particolareggiato per l'allargamento del corso Como a quello per l'allargamento del corso Garibaldi. Questi ultimi due piani hanno lo scopo di procurare alla nuova stazione ferroviaria predetta, che sarà il cuore del nuovo Centro Direzionale, anche l'adeguato rapido collegamento al vecchio Centro (piazza del Duomo).

Intanto sono già stati approntati gli elaborati urbanistici di piano particolareggiato di detto nuovo Centro Direzionale e sulla base dello stesso è già stato adottato, pubblicato ed inoltrato al Ministero dei LL. PP. per l'approvazione il piano particolareggiato per procurare la disponibilità delle aree di integrazione della zona per la formazione della nuova Stazione delle Varesine.

È stato infine recentemente adottato dal Consiglio Comunale il progetto di piano particolareggiato di esecuzione per l'allargamento della via Vittor Pisani e per il completamento del piazzale Duca d'Aosta, in cui è compresa detta realizzazione della nuova sede della Società Pirelli.

Merita inoltre di essere particolarmente menzionato il piano particolareggiato della « Racchetta », per il lungo tratto della trasversale est-ovest compreso fra la Piazza S. Babila e la Via Carducci, già adottato e pubblicato per i tronchi fra Piazza S. Babila, Piazza Missori e Via Torino, di prossima adozione per la rimanenza.

Intanto parecchie decine di convenzioni sono già state stipulate per l'esecuzione amichevole del Piano Regolatore Generale nella zona centrale ed alcune centinaia di convenzioni minori concretano la realizzazione del nuovo P. R. G. in numerose zone periferiche.

La loro stipulazione è, nella massima parte dei casi, determinata dalla presentazione dei progetti esecutivi per la fabbricazione in fregio alle strade oggetto di detti convenzionamenti.

Si può quindi affermare che nonostante difficoltà di ogni genere, in molti casi apparentemente insormontabili, il Piano Regolatore di Milano, in qualche parte già avviato alla realizzazione anche durante la lunga e complessa procedura per la sua

approvazione, appena conseguita l'approvazione per il citato Decreto Presidenziale del 30 maggio 1953, ha avuto notevole sviluppo.

Organizzazione definitiva per la realizzazione del Piano Regolatore Generale.

Questa prima attività mise anche in evidenza le difficoltà da superare; la prima era costituita dal tempo occorrente per la raccolta degli elenchi descrittivi catastali delle proprietà colpite dai rispettivi Piani particolareggiati, cosicché, mentre la Divisione Urbanistica poteva accelerare il proprio lavoro, che si riferiva ai piani particolareggiati, la Divisione 1^a doveva forzatamente marcare il passo, dato il cospicuo lavoro inerente e la scarsa disponibilità di personale esperto.

Il Comune si trovò così di fronte ad una incongruenza (forse la più grave) della Legge Urbanistica che dispone che « il P. R. G. deve essere attuato esclusivamente mediante Piani particolareggiati ».

Il miglioramento urbanistico di una località come Milano può realizzarsi o guidando accuratamente l'attività edilizia in tutti i suoi particolari, o mediante l'assistenza ed il coordinamento delle inerenti iniziative private, ovvero provvedendo direttamente con azione coattiva.

Sia con l'uno che con l'altro sistema si rimediasse al disordine causato dall'agire individualistico ammesso con i piani precedenti i quali si completavano man mano mediante l'unione di particelle edificabili, dimenticando quasi sempre l'insieme e l'ambiente.

Ma come si può affiancare e coordinare l'attività edilizia dei privati in base alla Legge Urbanistica del 17 agosto? Essa ci offre due strumenti legislativi: il P. R. G. e i Piani particolareggiati.

Il P. R. G. non può contenere gli elementi necessari ad orientare razionalmente la edificazione.

Difatti il concetto viene confermato anche nel Decreto del Presidente della Repubblica in data 30 maggio 1953 (di approvazione del nuovo Piano Regolatore del Comune di Milano) che così si esprime al riguardo:

« ... il Piano prevede anche varie soluzioni particolari e di dettaglio le quali, seppure ammissibili dal punto di vista formale, non possono costituire oggetto di esame in questa sede, anche per l'impossibilità di valutarle adeguatamente sulla planimetria del piano, che è stata redatta nel rapporto di 1 : 5000, coerentemente alle caratteristiche di un Piano Regolatore Generale ».

Quanto sopra rende poco chiara anche la vera consistenza del piano nel quale difficilmente si possono distinguere gli elementi di carattere generale da quelli di carattere particolare.

Comunque il Piano Regolatore Generale è troppo generico, troppo vago agli effetti dell'assistenza e del coordinamento (ancora in una recente circolare ministeriale è stato confermato che i piani generali possono essere redatti anche in scala 1 : 10.000;

quindi più generici ancora del Piano di Milano redatto al 5000). Occorre che i valori urbanistici vengano maggiormente precisati se devono servire all'attuazione. D'altra parte non si può arrivare alla completa stesura di piani particolareggiati che richiedono oltre al lavoro per il loro apprestamento e stesura (un piano particolareggiato per un territorio quadrato di m. 500 di lato comporta 5-6 mesi di lavoro di tre funzionari tecnici ed amministrativi) anche gli elenchi catastali e la stima degli immobili da espropriare. Da notare poi che l'impegno di spesa per gli espropri è spesso difficilmente sostenibile dall'Amministrazione Comunale, mentre all'atto pratico i piani nella loro gran parte vengono realizzati anche senza espropri.

Si potrà obiettare che non è detto si debbano fare piani per tutto il territorio comunale, che anzi lo spirito della realizzazione di un piano regolatore generale attraverso piani particolareggiati è proprio quello di indirizzare l'edificazione solo in certe direttrici di sviluppo.

Questo potrebbe avvenire nel caso che tutto o quasi il territorio fosse di proprietà comunale; ma non è questo il caso di Milano e neppure, pensiamo, di quasi tutte le località italiane: la proprietà, anche periferica, delle nostre città è frazionatissima e molto distribuita; in certi casi è addirittura polverizzata. Sarebbe grave il dover imporre al proprietario che possiede un terreno in una determinata località di non costruire sul suo terreno, indirizzandolo dove esista un piano particolareggiato.

È già pesante la situazione creata dal piano regolatore generale con tutti i suoi vincoli; diverrebbe insostenibile se si rendesse tutto coattivo, fisso, attraverso i piani particolareggiati, indirizzando a fabbricazione solo determinati settori.

Nel caso di Milano poi non è normalmente necessario ricorrere all'arma dell'esproprio: l'edificazione si sviluppa spontaneamente, in prevalenza per iniziative private; solo occorre una guida che le coordini.

Nell'esperienza fatta con il piano di ricostruzione (che pure aveva valore di piano particolareggiato) si è potuto constatare che soprattutto esso serve egregiamente (in alcuni casi mediante i piani di lottizzazione planivolumetrici) come guida nell'indirizzare e nel coordinare l'edificazione.

Da quanto detto sopra è sorta l'idea di organizzare la revisione del P. R. G. 1953 con provvedimento che chiede agli incaricati, come atto conclusivo, la stesura di una *ipotesi planivolumetrica* per le aree ancora libere.

Questa ipotesi planivolumetrica sarà di guida agli uffici che devono attendere all'attuazione del piano, guida elastica destinata ad impedire quel caos edilizio che si viene a creare, specialmente nelle parti interne degli isolati, con il normale sistema edilizio attuato edificio per edificio, con il solo obbligo di rispettare gli inerenti regolamenti vigenti.

L'ipotesi planivolumetrica ha quindi le caratte-

ristiche di un piano meno generico del Piano regolatore generale, e rappresenta un *piano guida* che dia norme anche per la terza dimensione, ma con caratteristiche meno impegnative del piano particolareggiato.

Con questo mezzo intermedio i piani regolatori potranno essere ancor più generici. Attualmente in mancanza di questi si progettano piani generali simili a quelli del passato e quindi troppo fissi e statici.

I piani regolatori devono poter seguire la vita della località nei suoi molteplici sviluppi, se si vuole che siano efficienti.

Anche le piccole località devono avere un'attrezzatura sia pur minima affinché questi piani vengano adottati, approvati e tempestivamente eseguiti.

Tutti i piani regolatori in generale, all'atto della loro stesura, possono ritenersi idonei: anche i più statici. È in seguito che vengono a trovarsi rapidamente superati dalla vita stessa che procede. Ecco perchè i piani generali devono disporre della possibilità di essere continuamente aggiornati nella loro fase esecutiva. Ma come si può fare ciò mediante piani particolareggiati che per loro natura sono estremamente fissi?

Nei riguardi del nuovo Piano regolatore di Milano viene ancora fatto presente che con il Decreto Presidenziale di approvazione sono stati confermati il piano di ricostruzione e gli inerenti piani di lottizzazione approvati precedentemente alla data del Decreto Presidenziale medesimo.

Trattandosi però di inclusione nel provvedimento di approvazione del Piano generale fatta per tenere conto e mantenere efficaci i vincoli di allineamento portati da detti piani parziali, anche per le parti costituenti varianti al Piano Regolatore Generale che era stato adottato con deliberazione del luglio 1950, questi vincoli sono restati efficaci soltanto come imposizione di Piano regolatore generale e quindi privi degli effetti coattivi dei piani particolareggiati.

Si è dovuto perciò rimediare subito alla sopravvenuta carenza di esecutorietà addivenendo all'apprestamento dei piani particolareggiati di esecuzione inerenti integrati, con l'inclusione nei rispettivi isolati, delle parti che non erano state comprese nel piano di ricostruzione e nei piani di lottizzazione suaccennati perchè riferiti ad immobili indenni e quindi non ammissibili nei piani medesimi.

Questo provvedimento è stato anche necessario per rendere tecnicamente eseguibili le parti marginali degli stessi in confinanza con detti stabili indenni; nei primi sei mesi dopo l'approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale vennero elaborati dalla Divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico Municipale circa venticinque piani particolareggiati la cui adozione ed approvazione è stata pure ritardata dalla già accennata difficoltà per quanto riguarda l'individuazione catastale delle proprietà colpite dal piano.

Revisione del P. R. G. 1953

Già prima che il P. R. generale fosse approvato, la situazione, che si veniva man mano a creare per effetto di tutte le costruzioni che sorgevano sulle linee del P. R. allora vigente (1934), faceva presumere che si sarebbe resa necessaria una revisione dello stato di fatto onde puntualizzare con sicurezza quanto era avvenuto per l'edificazione contrastante con il nuovo P. R. Come si è detto sopra, il fenomeno era cognito per certe zone nelle quali risultava esservi addirittura un sovvertimento delle previsioni del P. R.; occorreva quindi conoscerlo nel suo effettivo e completo aspetto.

Per questo, appena approvato il nuovo P. R. e dato l'avvio alla prima organizzazione, ci si pose il problema di come questa revisione potesse avvenire, sia come organico di persone che avrebbero dovuto compierla, sia come modalità e limiti tecnici.

Scartata l'idea che un simile lavoro potesse essere compiuto dal personale della Divisione Urbanistica, il quale in quel momento doveva accudire alla prima organizzazione per l'apprestamento dei piani particolareggiati e all'istruttoria delle pratiche edilizie in attuazione del nuovo P. R., si pensò di costituire un organismo misto tra liberi professionisti e funzionari comunali, sempre però sotto la guida della Divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico che ha dato costantemente le direttive inerenti.

Si è suddivisa la Città in quattordici zone, tredici delle quali periferiche, di modo che ad ogni zona potesse accudire un libero professionista.

Prima però di iniziare nel suo insieme questo immenso lavoro, si è voluto fare un esperimento con tre piani «pilota», perchè servissero a perfezionare la procedura di rilevamento e di progettazione per le altre dieci zone.

Il 29 dicembre 1953 veniva deliberato di provvedere a mezzo di liberi professionisti, ingegneri od architetti, all'aggiornamento del nuovo P. R. per tre settori della Città ove l'attività edilizia si era manifestata particolarmente intensa negli ultimi anni, per cui si era reso maggiormente necessario un coordinamento fra le previsioni del nuovo P. R. e quanto era stato costruito nel periodo antecedente all'entrata in vigore del piano stesso, in modo da poter dare un concreto indirizzo agli ulteriori sviluppi della rispettiva zona.

I settori ai quali si riferiva detta progettazione riguardavano la zona di Crescenzago e due zone contigue nella parte esterna della Città, uscendo da Porta Magenta.

L'incarico venne dato al prof. ing. Vincenzo Columbo, al prof. arch. Mario Morini ed allo ing. Aldo Putelli, che dovevano portare a termine il loro lavoro entro il 15 agosto 1954. Il lavoro della revisione è stato diviso in tre fasi.

La prima fase consisteva nell'accertamento della situazione di fatto, con riferimento soprattutto a quanto è stato edificato in contrasto con il P. R. nel periodo compreso tra il primo censimento urbanistico (1946) e la data di approvazione del Nuovo P. R. (Decreto Presidenziale del 30-5-1953).

Per quanto sopra si è proceduto all'apprestamento di una nuova scheda che tenesse calcolo dei dati essenziali ed adeguata allo scopo che si vuol raggiungere, escludendo quelle indicazioni e quei dati della vecchia scheda 1946 che si riferivano a indagini di carattere del tutto generale; sono stati aggiunti invece quei dati che potevano consentire di compiere un'analisi di natura più particolareggiata.

La nuova scheda è stata riprodotta in cartoncino a stampa e dal Comune messa a disposizione dei professionisti incaricati nel numero di copie necessarie ad ognuno per l'esecuzione dell'inerente censimento.

Per il nuovo censimento urbanistico i professionisti incaricati si sono valse delle mappe di toponomastica che proprio allora erano state aggiornate. I risultati del censimento dovevano essere elaborati su dette schede e le stesse, man mano che venivano compilate, dovevano essere depositate in Comune presso la Divisione Urbanistica.

Tutti i rilevamenti contenuti nelle nuove schede dovevano poi essere riportati su due planimetrie: una al 5000 ed una al 2000, usando per queste la stessa didascalia adottata per le schede.

Su un'altra planimetria al 2000 si dovevano segnare le costruzioni censite nel 1946, le nuove costruzioni eseguite nel periodo 1946-1954 e le nuove costruzioni eseguite dal 1946 ad oggi in contrasto con le prescrizioni di allineamento o di azzonamento stabilite dal P. R. Generale.

Per il lavoro del censimento non si dovevano superare i tre mesi di tempo dalla data di consegna del lavoro.

Il lavoro è stato controllato dalla Divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico Municipale.

La seconda fase del lavoro consisteva nella progettazione vera e propria in base a quanto era stato accertato con il censimento predetto.

Nella progettazione ci si doveva attenere quanto più possibile al P. R. approvato nel 1953 e le variazioni dovevano avvenire soltanto nel caso di esigenze inderogabili di stato di fatto o di evidenti disfunzioni o errori che si fossero accertati nella prima fase di attuazione del P. R.

Lo studio della nuova progettazione doveva poi venire inquadrato in uno schema viario delle grandi arterie, fornito ai professionisti direttamente dal Comune in base a revisione fatta a parte.

La progettazione doveva essere preceduta da un calcolo del numero degli abitanti che risultassero sistemati presumibilmente in ogni isolato a P. R. completamente attuato.

Il calcolo venne fatto in base alle densità previste dal P. R. per le zone estensive, semi estensive, semi intensive ed intensive. Per le zone destinate ad edilizia residenziale secondo i regolamenti edilizi vigenti si è calcolato un massimo di 800 abitanti per ettaro, per le zone a carattere artigianale si è calcolato un massimo di 300 abitanti per ettaro.

Si sono poi individuati i centri di vita esistenti, da completare o di nuova formazione, dell'entità di circa 20.000 - 25.000 abitanti cadauno.

In ogni centro, quando non era ancora previsto nel P. R. si sono precisate le aree per una chiesa (di norma 10.000 mq. circa); per due scuole con asilo (mq. da 12.000 a 15.000 cadauno); per due asili indipendenti (4.000-5.000 mq.); giochi per bambini, sia di carattere generale da collocare su zone vincolate a verde pubblico, sia di carattere particolare e privato pertinenti ad ogni gruppo di fabbricati (*).

Si è fatta inoltre una revisione dei campi sportivi e dei mercati che dovevano essere comuni a due centri di vita e quindi riguardare una popolazione da 40.000 a 50.000 abitanti. Il mercato doveva occupare una superficie di 2.000 mq., più spazi di accesso e posteggio; il campo sportivo doveva essere del tipo e dimensione del Campo Cambini.

Si è proceduto infine anche alla revisione della zonizzazione in generale, tenendo conto delle variazioni determinate dallo stato di fatto delle costruzioni eseguite nel periodo tra la prima adozione e l'approvazione del piano generale vigente e di quanto detto in precedenza.

Il lavoro predetto risulta da una relazione dettagliata che illustra soprattutto le varianti che si propongono giustificandone esaurientemente le ragioni e dai seguenti grafici:

- a) una planimetria al 25.000;
- b) una planimetria al 5.000 con segnato il P. R. approvato nel 1953, sulla quale risulti la zona attribuita al singolo professionista per la revisione;
- c) una tavola dello schema viario generale, particolare e di lottizzazione;
- d) una tavola della suddivisione di centri di vita nella quale siano segnate, oltre le strade di lottizzazione, anche le aree per i vari servizi pubblici e verde pubblico;
- e) una tavola generale complessiva al 5.000 con simbologie di cui alla leggenda del nuovo P. R. approvato, nella quale siano segnate la rete viaria principale e secondaria e di lottizzazione, nonché la nuova zonizzazione. Questa tavola servirà alla Divisione Urbanistica per l'elaborazione della planimetria definitiva della variante al P. R. Generale da adottare e da inoltrare poi alle superiori approvazioni.

La terza ed ultima parte del lavoro era costituita dall'apprestamento di un'ipotesi di lottizzazione planivolumetrica basata sul rilevamento dello stato di fatto. Questo studio aveva lo scopo di stabilire una distinzione immediata fra gli isolati ormai compromessi che dovevano essere completati con tipi analoghi a quelli esistenti, e gli isolati non ancora compromessi, per i quali si poteva ancora attuare un'edificazione organica.

L'ipotesi volumetrica richiesta non è definitiva e vincolativa, ma deve servire soltanto come direttiva di massima all'ufficio ed ai privati interessati, i quali potranno perciò proporre lottizzazioni anche diverse purché rispondenti ai vincoli di azionamento stabiliti dal nuovo P. R.

(*) Per tali giochi per bambini si sono fatte le seguenti proiezioni:

Per densità fino a 45.000 mc/ha:
mq. 2 per abitanti effettivi (1,3 abitanti ogni 25 mq. deducendo i volumi non residenziali da utilizzare in due o più singoli campi da gioco, ricavati nell'ambito del comprensorio edilizio).

per densità oltre i 45.000 mc/ha:
mq. 1 per abitante (calcolato come sopra) da localizzare prevalentemente in aree pubbliche edificanti e complessi scolastici.

Tali studi serviranno quindi essenzialmente di guida per orientare quell'edilizia che per la sua frammentarietà non potrà fare quadro a sé, ma dovrà invece inquadrarsi in uno schema preconstituito.

Il lavoro dei singoli professionisti è stato seguito, orientato ed accuratamente controllato e coordinato da un'apposita Commissione nominata dall'Amministrazione Comunale che ha esaminato gli elaborati al fine di stabilire la proponibilità all'Amministrazione delle varianti prospettate dagli incaricati di zona.

Il tutto è stato sottoposto al voto della Commissione di assistenza consultiva al Nuovo P. R. al termine di ciascuna fase del lavoro ed ogni qualvolta il voto stesso venisse ritenuto necessario.

Il lavoro di rilevamento è stato compiuto negli studi dei singoli professionisti incaricati. Questi però, a turni stabiliti, hanno depositato in Comune gli elaborati di mano in mano che venivano preparati. Il lavoro di progettazione, invece, è stato eseguito in locali messi a disposizione dal Comune presso l'Ufficio Tecnico Municipale.

In un secondo tempo in relazione anche alle risultanze del primo esperimento si sono poi compilate le seguenti note integrative relative alla seconda fase (progettazione vera e propria):

1° - Calcolo numerico degli abitanti.

Esso dovrà venir rappresentato in una tavola 1:5000 con numeri scritti in nero. Per le zone a densità volumetrica prestabilita si adatterà un indice di fabbricabilità medio di 85 mc. per locale e si adatterà un indice medio di affollamento di 1,2 abitanti per locale, salvo per gli isolati o porzioni di isolati già interamente costruiti anteriormente al 1952, per i quali si assumeranno i valori censiti o comunque accertati.

Nella stessa tavola sarà bene indicare i vari comprensori corrispondenti a quartieri da organizzare unitariamente. Ogni comprensorio verrà contraddistinto mediante apposita tinta sui vari isolati che lo compongono.

2° - Centri di vita e loro comprensori.

Allo scopo di determinare e organizzare unità residenziali efficienti, non intersecate dalle arterie principali di traffico, si richiama quanto già detto nel programma cui si fa riferimento, circa i comprensori di ogni centro.

Si dovrà considerare quale unità residenziale base (Rb) quella che va da circa 20.000 a circa 25.000 abitanti, caratterizzata da un centro di vita associata (piazzetta, negozi, ritrovi, portici e simili), dalla chiesa parrocchiale e opere annessa, da campi di gioco per bambini e per ragazzi, da scuole medie e di avviamento e da quelle altre attrezzature collettive che si ritengono utili per l'organizzazione di una comunità del genere.

Questa unità Rb sarà a sua volta suddivisa in unità elementari (Re) con popolazione da circa 10.000 a circa 12.500 abitanti, caratterizzate dalla presenza di una scuola elementare ciascuna e di due asili, uno dei quali annesso alla scuola elementare e comprendente le altre attrezzature elementari, che si ritengono necessarie per una popolazione come sopra detto.

Due o più unità base Rb costituiranno un complesso urbanistico Ra con popolazione da circa 40.000 abitanti a circa 50.000 abitanti ed oltre, caratterizzato da un centro civico con apposito edificio pubblico destinato a uffici comunali distaccati e ad altri usi civici di utilità generale (2.000 mq.).

Il complesso Ra sarà dotato altresì di scuole secondarie possibilmente raggruppate (mq. 10.000 per ogni scuola) e avvicinate ad uno dei centri di vita; di mercato (2.000 mq.) con spazi di accesso e posteggio; di campo sportivo del tipo e dimensioni del campo Cambini.

Il numero degli edifici scolastici di cui sopra, in rapporto alla popolazione da servire, verrà comunicato dall'ufficio in accordo con il Provveditorato agli Studi.

3°. - *Elenco dei grafici.*

- a) una planimetria 1:25.000;
- b) una planimetria 1:5000, con segnato il P. R. approvato del '53, sulla quale risulti la zona attribuita al singolo professionista per la revisione;
- c) una planimetria 1:5000 con indicazione del numero degli abitanti di ogni isolato calcolato in base al P. R. G. (come già detto al n. 1° delle presenti note) e con indicazione dei comprensori Rb da organizzare e con l'indicazione altresì delle circoscrizioni parrocchiali già predisposte, ma non vincolative;
- d) uno schema della rete viaria generale, particolare e di lottizzazione (1:5000), nella quale siano state segnate in arancione le arterie principali di carattere cittadino, in terra di Siena bruciata le arterie secondarie, in terra di Siena naturale le strade di minuta lottizzazione.

e) una tavola (1:5000) della suddivisione in comprensori (Rb), nella quale siano segnate, oltre le strade di lottizzazione, le aree per i vari servizi pubblici e verde pubblico; con inoltre l'indicazione numerica degli abitanti per ogni comprensorio Rb secondo la nuova organizzazione progettata;

f) una tavola generale complessiva (1:5000) redatta con le simbologie di cui alla legenda del nuovo P. R. G. approvato, nella quale siano segnate la rete viaria principale, secondaria e di lottizzazione, nonché la nuova zonizzazione;

g) una tavola (1:5000) analoga alla precedente, con chiara indicazione delle varianti che si propongono al P. R. G., tintecciando gli isolati nei quali non si prevedano varianti in modo che risulti subito evidente l'individuazione delle varianti medesime. Le varianti saranno contraddistinte con altrettanti numeri che saranno elencati in tabella, con affiancata indicazione, per ogni variante, della sua qualità e della relativa giustificazione.

4°. - *Modalità di presentazione inerenti alla prima e seconda fase.*

Allo scopo di facilitare l'ordinata conservazione ed ispezione degli elaborati (prescindendo dalle schede che verranno consegnate in plico a parte), questi saranno consegnati raccolti in un'unica cartella apribile da destra verso sinistra.

Su ogni cartella e su ogni elaborato in corrispondenza dell'angolo inferiore destro verranno scritti l'indicazione della zona di studio e il nome del professionista incaricato.

Su ogni elaborato si aggiungerà alle diciture di cui sopra un numero progressivo in cifra araba secondo l'ordine seguente:

- 1) tavola 1:5000 di rilevamento (programma generale pag. 1, ultimo capoverso);
- 2) tavola 1:2000 di rilevamento (programma generale pag. 1, ultimo capoverso);
- 3) tavola 1:2000 con il rilevamento delle costruzioni 1946-1954 (programma generale pag. 2, primo capoverso);
- 4) planimetria 1:25000 (vedansi note integrative articolo 3, capoverso a);
- 5) planimetria 1:5000 contenente il P. R. G. 1953 (vedansi note integrative art. 3, capoverso b);
- 6) planimetria 1:5000 con indicazione del numero degli abitanti ecc. (vedansi note integrative art. 3, capoverso c);
- 7) planimetria 1:5000 con lo schema viario generale (note integrative art. 3, capoverso d);
- 8) planimetria 1:5000 dei comprensori con il numero degli abitanti dei comprensori stessi (note integrative art. 3, capoverso e);

9) planimetria 1:5000 del nuovo P. R. (note integrative art. 3, capoverso f);

10) planimetria 1:5000 con le varianti al P. R. G. (note integrative art. 3, capoverso g);

11) relazione (vedasi pag. 3 ultimo capoverso del programma generale).

Qualora una tavola venga suddivisa in più fogli, ciascun foglio porterà l'indicazione generale e quella specifica, ad esempio 4a, 4b ecc. Non è ammessa la piegatura dei fogli. Eventuali elaborati suppletivi, che venissero forniti ad integrazione di un elaborato di prescrizione, dovranno contenere l'indicazione specifica 4 allegato 1, 4 allegato 2 ecc. Eventuali allegati suppletivi, autonomi, che il compilatore ritenesse opportuno predisporre, porteranno la numerazione in cifra romana anziché in cifra araba.

Nella seconda pagina (prima interna) della copertina generale, lungo il margine esterno, dovrà essere trascritto l'elenco di tutti gli elaborati forniti.

Di tutte le tavole dovranno essere consegnati i lucidi originali.

Da quanto sopra esposto risulta che la revisione, oltre al compito di censire la nuova situazione di fatto che si era venuta a creare in questi ultimi anni, aveva anche lo scopo molto importante di orientare lo studio verso una più approfondita struttura dei «centri di vita residenziale», già previsti in embrione dal Piano del 1953.

Già per la convinzione che il radicare la vita residenziale nei vari centri di vita e toglierla quindi dall'unico centro cittadino, che è rappresentato per Milano dalla piazza del Duomo, fosse l'unico sistema per alleggerire il Centro stesso. Nel contempo, dovendo questi «centri di vita» essere allacciati alla Città con arterie indipendenti da quelle di grande traffico, si sarebbe apportato un miglioramento della situazione viabilistica cittadina, attualmente grave, soprattutto per la sua promiscuità: traffico residenziale con traffico di penetrazione ed a carattere interurbano e ancora fra traffico automobilistico e quello dei servizi pubblici cittadini.

Inoltre, con la presente revisione, si doveva arrivare ad una proposta di variante al P. R. adeguata alla realtà dello stato di fatto ed a un'ipotesi planivolumetrica che desse la possibilità di individuare da un lato le aree per i servizi pubblici (troppo scarsi nella previsione di P. R. 1953) e che servisse anche come direttiva di massima per l'edificazione; mezzo quest'ultimo indispensabile per procedere con cognizione di causa nel lavoro che deve espletare la Divisione Urbanistica ai fini di una ordinata attuazione del P. R.

Terminati i lavori delle tre zone «pilota», che hanno dato la possibilità di precisare maggiormente i termini della revisione ed hanno dimostrato la necessità di estendere il lavoro a tutte le altre zone, è stato proceduto al riguardo con deliberazione in data 19-4-1955, stabilendo di provvedere all'aggiornamento delle rimanenti dieci zone per mezzo di liberi professionisti, scelti tutti tra docenti, liberi docenti ed assistenti del Politecnico di Milano, che fossero anche membri dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, per dare maggior garanzia di preparazione

culturale e tecnica, necessaria ad espletare i delicati studi relativi al predetto aggiornamento, con il rispetto dovuto a quelli che sono i principi informatori del Piano Regolatore Generale.

Per il lavoro della prima fase (censimento) si consentì a degli incaricati l'elaborazione a domicilio; per i lavori di progettazione si dispose, per ovvie ragioni di riservatezza, che l'esecuzione avesse luogo in appositi locali presso l'Ufficio Tecnico.

L'attribuzione delle zone ai rispettivi incaricati è avvenuta come segue:

- zona A Ing. Ado Putelli
- zona B Arch. Vincenzo Columbo
- zona C Prof. Arch. Mario Morini
- zona D Prof. Arch. Piero Bottoni
- zona E Prof. Arch. Ezio Cerutti
- zona F Prof. Arch. G. Luigi Reggio
- zona G Prof. Arch. Franco Albini
- zona H Arch. Benvenuto Villa
- zona I Ing. Guido Colombo
- zona L Arch. C. Santi
- zona M Arch. Antonello Vincenti
- zona N Ing. Giulio Rusconi Clerici
- zona O Arch. Mario Tevarotto

Con la deliberazione predetta è stato inoltre disposto l'incarico ai seguenti tre liberi professionisti di procedere al riesame delle proposte dei suddetti incaricati di zona ed al coordinamento delle proposte stesse:

- Prof. Arch. Luigi Dodi
- Dott. Ing. Arch. Fausto Natoli
- Dott. Ing. Erik Silva

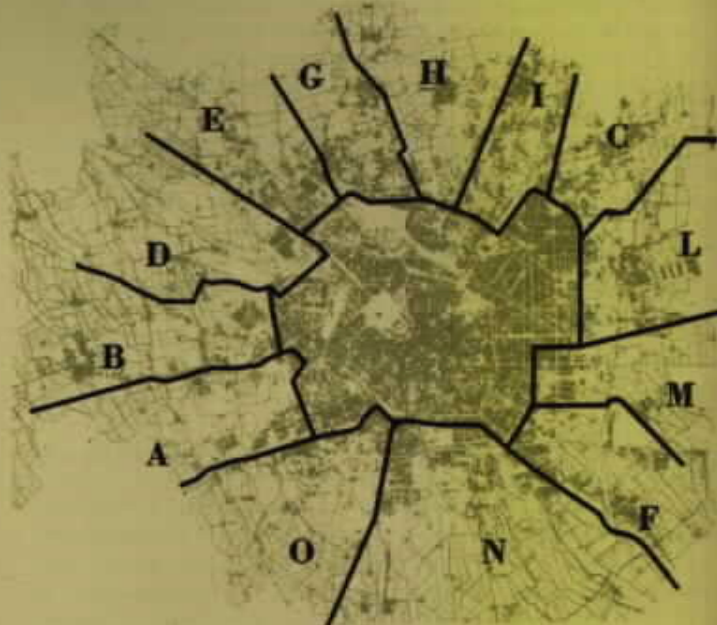
Questa attività viene svolta collegialmente con l'intervento anche di quattro funzionari dell'Ufficio Tecnico Municipale. Ai detti tre liberi professionisti sono inoltre stati affidati singolarmente compiti di carattere particolare quali ad esempio:

- riesame della organizzazione delle grandi arterie cittadine, in funzione di quanto previsto anche dal piano territoriale;
- revisione delle norme di attuazione del Nuovo Piano Regolatore;
- riesame delle zone di penetrazione del verde nella Città, dei posteggi cittadini, delle autostazioni, degli eliporti;
- esame delle revisioni sopra menzionate sotto l'aspetto economico-amministrativo;
- studi sul costo di urbanizzazione delle aree nei vari gradi di sfruttamento previsti dal P. R., nonché sulla opportunità di esproprio attraverso l'art. 18 della Legge Urbanistica delle zone destinate a servizi pubblici ed a verde pubblico.

Attualmente il lavoro, come sopra descritto, è completamente ultimato nelle sue tre fasi per le zone «pilota» ed è terminata la prima fase per tutte le altre zone. I contatti tra la Commissione dei revisori ed i liberi professionisti sono molto frequenti; viene comunque tenuta una riunione

settimanale plenaria per scambi di idee sulle varie fasi del lavoro, in modo che esso proceda unitariamente, come unitariamente è avvenuto per il censimento, per il quale sono state fatte delle riunioni plenarie a scopo di esemplificazione.

Tutto il lavoro di revisione dovrà essere terminato entro il mese di aprile 1956; dopo di che verrà sottoposto complessivamente all'esame della Commissione di assistenza consultiva del Nuovo P. R.



54 - Le zone di revisione del P. R. G. 1953

Realizzazione del Verde Pubblico.

Un altro importante settore nel quale si è operato per la realizzazione del Piano, è quello riguardante il verde pubblico, per il quale si è impostato un programma decennale per l'acquisizione e la formazione dei verdi pubblici previsti nel P. R.

Come a tutti è ormai noto, il vincolo di verde pubblico è uno dei più contrastati, in quanto il privato non può assolutamente usufruire, neanche in minima parte, delle proprie aree soggette a detto vincolo, poichè in futuro il Comune procederà al loro esproprio, mediante piano particolareggiato. In relazione a dette risultanze l'Amministrazione Comunale ha ordinato che venisse studiato il suddetto programma realizzativo. Venne formata una Sottocommissione per la revisione del verde pubblico previsto dal Piano; essa accertò l'entità economica che il completamento e la formazione di grandi complessi di verde pubblico comporteranno; accertò inoltre le ragioni di ordine urbanistico giustificanti l'entità dell'onere che il Comune dovrà assumersi al riguardo; infine propose l'ordine di precedenza per la realizzazione di parchi e giardini, come segue:

Zona centrale

- 1) aree intorno a S. Lorenzo e S. Eustorgio (con fascia di collegamento) mq. 12.116

2) aree Bertarelli (presso gli Istituti Clinici) via S. Barnaba »	9.000
3) Arena Romana »	18.108
4) via Brisa, via Circo, piazza Medaglie d'Oro »	8.000
5) rotonda e lavanderia dell'Ospedale »	9.800

Zone periferiche

1) completamento del parco Lambro mq.	1.555.300
2) nuovo parco tra la Città e l'Idroscalo »	2.355.000
3) parco intorno all'Ospedale di Niguarda »	1.909.850
4) ampliamento di S. Siro »	813.950

Il regolamento edilizio

Non ci sembra possibile chiudere questo scritto senza accennare al nuovo Regolamento Edilizio, che avrà una decisiva importanza per l'attività edilizia milanese.

Il Regolamento Edilizio oggi in vigore è carico d'anni e risente, naturalmente, del tempo in cui venne redatto. L'ultima riedizione organica tanto del Regolamento Edilizio, quanto del titolo II del Regolamento di Igiene (titolo che contiene norme non solo relative alla utilizzazione dei locali, ma anche attinenti alla costruzione di essi e alla loro sostanziale riforma) è del 1921: successivamente si sono avute parziali modificazioni delle quali alcune anche dopo l'ultima guerra. Da tempo era sentita la necessità di porre mano ad un nuovo regolamento e al lavoro ci si era già accinti prima dell'ultima guerra in concomitanza ed in correlazione con gli studi del Nuovo Piano Regolatore. Venuta alla luce la Legge Urbanistica, un nuovo motivo per procedere alla emanazione del nuovo Regolamento veniva ad essere determinato dalla necessità di adeguarsi alla disposizione dell'Art. 33 della Legge stessa. Il periodo bellico, però, e la nuova impostazione degli studi per l'apprestamento del Nuovo Piano Regolatore Generale, hanno costretto l'Amministrazione Comunale a soprassedere e a dare la precedenza agli studi per il Nuovo Piano Regolatore. Durante la fase di elaborazione del nuovo piano vennero ripresi da un'apposita Commissione di studio i lavori per il nuovo regolamento edilizio. Il Regolamento Edilizio, infatti, è oggi strettamente legato col Piano Regolatore, ma il legame funzionale esiste non tanto con il Piano Regolatore Generale, quanto con i piani particolareggiati di esecuzione.

A Milano, quando nel 1950 si addivenne alla stesura definitiva del Nuovo Piano Regolatore Generale, vennero redatte ed allegate ad esso come sua parte integrante norme contenenti definizioni circa l'azzonamento, oltre a prescrizioni generali di carattere edilizio: *Le cosiddette norme tecniche di attuazione del N.P.R.G.* che sono riportate in questo fascicolo.

Intervenuta nel 1953 l'approvazione del Piano Regolatore Generale ci si accorse che nella pratica attuazione di esso il Regolamento Edilizio in vigore e le succennate norme edilizie del Regolamento d'Igiene non potevano ritenersi gli strumenti più validi per la realizzazione del Piano, soprattutto nelle sue più moderne forme costruttive. Se è vero che alcuni dei Piani particolareggiati con le loro norme

È stata data la precedenza alle zone centrali in base al concetto di attuare immediatamente il verde nella zona più densa della Città, attualmente ormai quasi del tutto costruita ed abitata.

Nella seconda parte del piano decennale si acquisteranno le aree per i verdi pubblici periferici, oggi non assolutamente indispensabili, e la realizzazione avverrà man mano che l'edilizia prevista dal piano verrà completata anche in periferia.

Proposte di privati per compensazioni volumetriche, che tendano a mettere il Comune in condizione di acquistare immediatamente aree destinate a verde pubblico, potranno essere prese in considerazione di volta in volta e per la loro ammissibilità verrà richiesto il voto della Commissione Tecnica di Assistenza consultiva per il P. R.

edilizie potevano supplire alla deficienza della regolamentazione, naturalmente solo per le zone da essi contemplate è apparso chiaramente che molte zone cittadine vengono e verranno edificate prima che venga approvato o si preveda la redazione di un piano particolareggiato.

Solo dopo aver avuto confermati con l'approvazione i criteri basilari, su cui si fonda un Nuovo Piano Regolatore Generale, il delicato lavoro dell'aggiornamento della regolamentazione edilizia ha potuto avere un sicuro avvio. È stato poi, d'altra parte, saggio, prima di stendere le nuove norme edilizie, seguire sperimentalmente le prime realizzazioni del Nuovo Piano Regolatore, in modo che le norme del nuovo Regolamento e soprattutto quelle più innovatrici avessero già un collaudo dovuto all'esperienza e costituissero, se così si può dire, la codificazione di prassi già in uso. I lavori per la stesura di una prima bozza a cura di funzionari comunali, utilizzando tutti gli studi precedenti effettuati sia dagli uffici che da liberi professionisti membri delle varie commissioni di studio, è stata portata a termine all'inizio dell'autunno del 1955. Tale bozza, naturalmente, comprende per la prima volta anche un complesso di norme urbanistiche che riguardano la fabbricazione nel suo assieme e non solo l'edificio singolo che sorge, alla cui regolamentazione si rivolgeva esclusivamente, secondo i criteri del tempo, il vecchio regolamento.

Con una visione più generale del quadro urbano nell'attuazione del Piano Regolatore Generale non era possibile fare altrimenti e si ritiene che questo sia uno degli apporti maggiori che Milano si accinge a dare alla regolamentazione edilizia italiana.

Con spirito veramente democratico l'Amministrazione Comunale ha inviato in visione e per loro osservazioni la bozza del nuovo regolamento ai vari Collegi Professionali, riservandosi poi di vagliare attentamente le osservazioni e le proposte che in parte sono pervenute ed in parte verranno.

In seguito a vaglio accurato di esse si addiverrà con la massima sollecitudine alla stesura definitiva del regolamento stesso, da sottoporre all'approvazione del Consiglio Comunale, cosicchè se, come si augura, l'« iter » di approvazione non sarà lungo, il nuovo regolamento edilizio potrà entrare presto in vigore, portando il suo notevolissimo contributo alla formazione del nuovo volto della Città di Milano.

Esempio di revisione del P. R. G.: la zona Palmanova

Progetto e relazione dell'Arch. Mario Morini

La zona compresa tra il viale Monza, la ferrovia, la Via Padova, il Viale Palmanova e la strada provinciale per Imbersago è attraversata dal canale della Martesana, dalla tangenziale Nord e dal raccordo tangenziale Nord-tangenziale Est che separano i tradizionali nuclei edilizi di Turro, Gorla, Precotto e Crescenzago favorendo la individuazione e la limitazione dei detti raggruppamenti.

La zona è collegata alla città mediante le importanti radiali di Viale Monza, Via Padova, viale Palmanova.

In base al Piano Regolatore Generale la popolazione che dovrebbe sistemarsi in ogni nucleo edilizio varia dai 18.000 ai 29.000 abitanti e specificatamente: a Turro 27.500, a Gorla 18.500, a Precotto 20.000, a Crescenzago 29.000 e nel nucleo di Via Padova 22.000.

Mentre tale popolazione non si ritiene eccessiva per il buon funzionamento delle attuali chiese parrocchiali, per quanto si riferisce invece all'attrezzatura scolastica e alle necessità della vita associativa il Piano Regolatore Generale non presenta sufficienti vincoli di aree in relazione anche alla necessità di una razionale distribuzione ed ubicazione con appropriate zone di influenza.

Il Piano Regolatore Generale in questa zona non prevede la formazione di piazze per la costituzione dei centri di vita e tanto meno aree per le scuole secondarie e per gli edifici a carattere pubblico.

La situazione edilizia del 1946 ha suggerito di vincolare a verde pubblico nel Piano Regolatore Generale ampie zone a lato del naviglio della Martesana e a lato della tangenziale Nord, zone che, se si fossero conservate fino ad oggi nelle loro caratteristiche originarie, avrebbero notevolmente semplificato il problema dell'adeguamento delle attrezzature pubbliche alle future esigenze. Purtroppo nel periodo 1946-54 l'attività edilizia ha fortemente sbocconcellato tali zone, riducendole notevolmente.

Molte costruzioni residenziali ed industriali nel periodo 1946-54 sono sorte non solo in contrasto col Piano Regolatore Generale, per quanto si riferisce alla destinazione di zona, ma anche in contrasto con gli allineamenti stradali e precisamente sono sorti in contrasto con l'azzonamento:

- il gruppo residenziale UTEC di Via Guanella sorto su terreno rurale,
- i gruppi industriali a lato della tangenziale Nord su terreno vincolato a verde pubblico,
- i gruppi industriali a lato della Via Alghero su terreni vincolati a verde pubblico,
- i gruppi industriali a lato della Via Iglesias su terreni vincolati a verde pubblico,
- il gruppo industriale a lato della Via Apelle su terreno vincolato a verde pubblico,
- il gruppo industriale a lato della Via Mamete su terreno rurale,

le industrie sorte ad Est della Via Socrate su terreni vincolati a residenza,

le industrie e le case residenziali a lato della via Giulietti, sorte su terreno destinato in parte a mercato.

Sono sorti in contrasto con gli allineamenti stradali stabiliti dal Piano Regolatore Generale:

il gruppo industriale posto sul prolungamento della Via Socrate,

il gruppo industriale sorto a lato della tangenziale Nord e prospiciente la Via Apelle.

In considerazione dell'attuale stato della consistenza edilizia lo studio del Piano Regolatore Particolareggiato si propone il ridimensionamento di tutti gli elementi urbanistici e particolarmente, per quanto si riferisce all'organizzazione delle zone verdi e cioè degli elementi che contribuiscono alla limitazione dei nuclei, la formazione di due parchi per le attrezzature igienico-sportive di zona, uno a cavaliere della Martesana, l'altro a lato della tangenziale Nord, inoltre il vincolo a verde rurale di due zone penetranti entro la città per fondersi coi parchi suddetti, uno ad Ovest della Marelli l'altro tra la Marelli e il Lambro.

Per l'organizzazione dei nuclei tradizionali di Turro, Gorla, Precotto, Crescenzago si propone:

a) la determinazione della rete stradale fondamentale e la formazione di strade residenziali in modo da ottenere un sistema gerarchicamente ben definito, come è stato indicato nella tavola « Schema della viabilità principale », ove le strade principali costituiscono un sistema continuo e baricentrico;

b) il completamento e l'adeguamento dei centri di vita alle attuali e future esigenze (nuove piazze, zone porticate, centro commerciale, ricreativo, culturale, ecc.);

c) l'indicazione delle attrezzature e dei servizi indispensabili all'entità degli abitanti, a saturazione avvenuta (asili, scuole elementari, mercato, ecc.).

Nell'intero settore, e cioè per tutti i cinque nuclei, si reputa necessario:

a) predisporre almeno due centri di zona dislocati uno possibilmente lungo il Viale Monza, l'altro presso la Via Padova dotati delle necessarie attrezzature (scuole professionali e medie, sedi per l'assistenza medica, sedi per l'amministrazione comunale, caserma pompieri, vigili, ecc.);

b) introdurre, come variante al Piano Regolatore Generale, la possibilità di uno sviluppo radiale verso Nord delle grandi industrie periferiche (Marelli) e la possibilità della formazione di nuovi nuclei residenziali in funzione delle industrie stesse presso i limiti del territorio comunale;

c) definire con « Norme di edificazione » i caratteri delle future costruzioni negli appezzamenti ancora liberi destinati all'edilizia privata.

Situazione edilizia della zona Palmanova al 1955



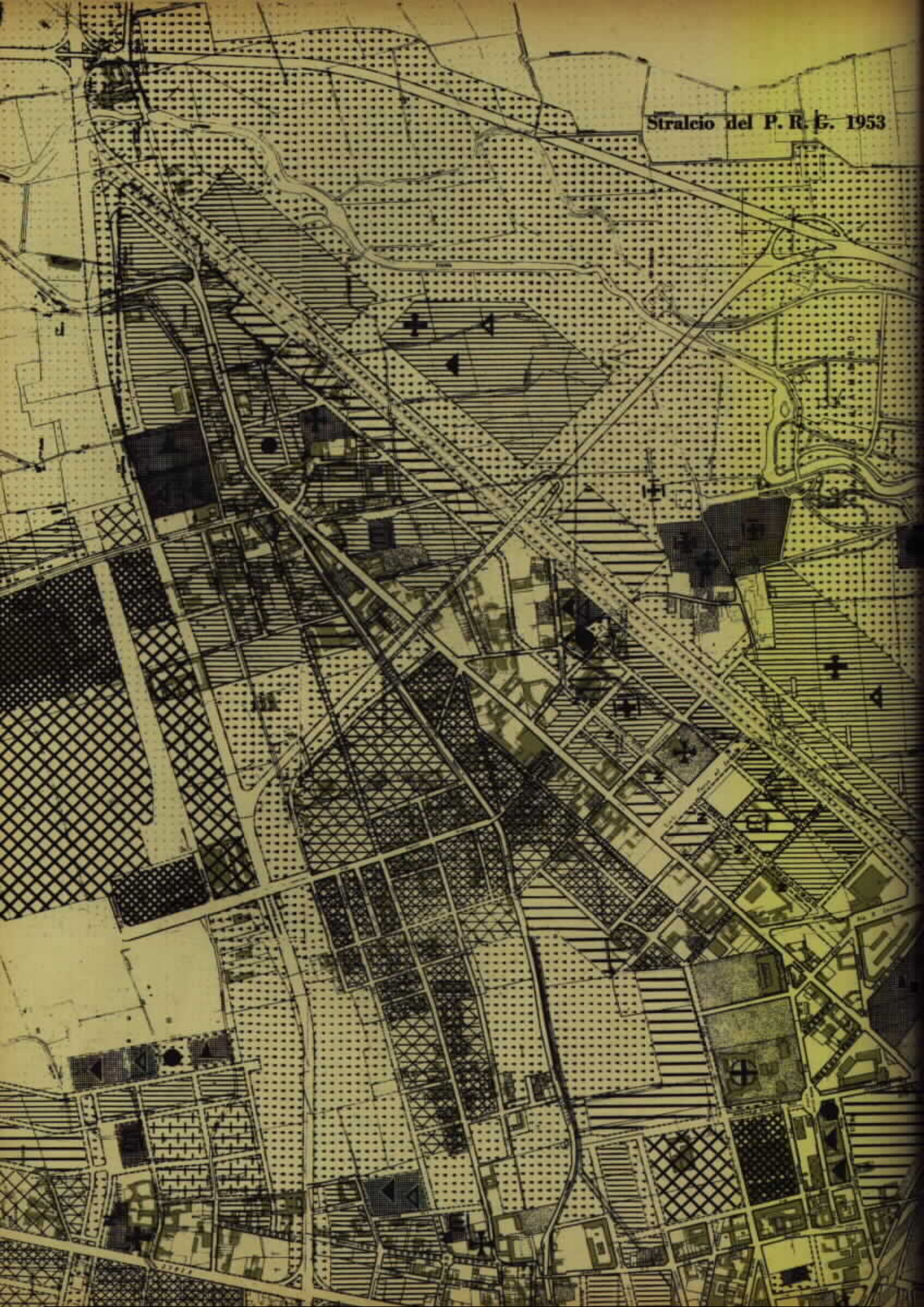
situazione 1946

costruzioni erette nel periodo 1946-54

costruzioni in contrasto con il P. R. G.

convenzioni stipulate dall'Amministrazione Comunale con i privati

Stralcio del P. R. G. 1953



Progetto di variante del P. R. G. per la zona Palmanova



L'esperienza milanese nella formazione e nell'attuazione del P. R. G.

Ci sia permesso esprimere a questo punto la speranza che nell'avvenire l'operosità di Milano, nel campo dell'urbanistica, sia sorretta da quella fede e da quell'entusiasmo che sinora non sono mai venuti meno. Si potrebbe obiettare che, nonostante questa fede e questo entusiasmo, Milano è stata considerata una tra le più brutte città del mondo; noi non siamo di questo parere e comunque, se così fosse, le cause dovrebbero essere ricercate altrove, ad esempio:

a) nei piani regolatori precedenti che, basati sul monocentrismo, si trovarono nella necessità di prevedere e purtroppo anche di realizzare sventramenti della zona centrale con eliminazione di situazioni ambientali di qualche pregio che avrebbero potuto essere conservate ed opportunamente inquadrate;

b) nei bombardamenti che distrussero, in ogni zona della Città, gran parte degli edifici e degli ambienti più tipici e importanti. Da questo sconvolgimento edilizio stanno però emergendo, evidenti

per chi non voglia fare della critica preconcetta o per chi abbia occhio per vedere, i primi germi di un ordine nuovo, forse il più moderno di tutte le città europee: ordine che sarà certamente apprezzato in un futuro non lontano. Si può senz'altro affermare — e ne è data qui la documentazione — che in Milano sono sorti edifici (si può citarne cinquanta, sessanta, cento) che possono già rappresentare una entità storica, concepita ed attuata in un ordine architettonico il più evoluto e moderno, difficilmente riscontrabile nelle altre grandi città europee.

Se qualche remora è derivata e deriverà ancora dalle esigenze di revisione del nuovo P. R. (per rimediare alle manchevolezze indicate o ad altre incongruenze e per tener conto per quanto possibile delle risultanze di fatto) la potenzialità edilizia, sia comunale che privata, troverà sempre modo di esplicarsi pienamente, grazie alle possibilità derivanti dalla cospicua organizzazione in atto, organizzazione che andrà sempre più completandosi in avvenire, con l'attuazione dei numerosi piani particolareggiati già adottati e che andranno di mano in mano all'approvazione.

Il ritmo degli apprestamenti sarà assecondato dai necessari fiancheggiamenti nella procedura di approvazione, in modo che anche la collaborazione già assicurata da parte degli organi ministeriali sia continua ed efficace; d'altra parte si cercherà di ottenere, per la procedura, tutti i miglioramenti necessari per ridurre al minimo i tempi tecnici.

La realizzazione di questo programma esige naturalmente anche una disponibilità economica, per la quale si è richiesta la somma di due miliardi e mezzo, da inserire nel bilancio preventivo per l'anno 1955-56. Questo primo stanziamento dovrà essere seguito da altri negli anni successivi (particolarmente per i primi dieci) se si vuole dare un

avvio veramente serio alle realizzazioni previste dal P. R.: realizzazioni che, sia dal punto di vista della viabilità che da quello dell'organizzazione cittadina vera e propria, non possono essere rimandate oltre detto termine.

L'esperienza di tutto questo lavoro di pianificazione urbanistica, compiuto non soltanto in questi ultimi dieci anni, ma anche precedentemente, permette di affermare che il segreto dell'efficienza di un atto di pianificazione sta nella tempestività del provvedimento di approvazione, che dovrà perciò essere conseguito sin tanto che le necessità per le quali è stato elaborato sono ancora valide.

Purtroppo invece nel campo della pianificazione urbanistica i « tempi tecnici » di attuazione e di approvazione sono così lenti (nella gran parte dei casi) che, quando il provvedimento di pianificazione prende valore attuativo, le condizioni per le quali questo atto è stato chiesto sono quasi sempre superate ed il provvedimento stesso viene a cadere in un « campo » ed in un « tempo » nei quali le condizioni

urbanistiche ricorrebbero soluzioni nuove. Questa circostanza determina sugli interessi urbanistico-economici della località un'« onda » ritardata di distorsione rispetto alle vere esigenze del momento in cui si arriva con il provvedimento di pianificazione. Ciò crea condizioni che non rispondono più ai bisogni effettivi della località, il che, in alcuni casi, è peggio di una completa mancanza di provvedimenti pianificatori. La gran parte delle disavventure urbanistiche delle nostre città è proprio dovuta a questo fatto.

Un piano regolatore, qualsiasi valore esso abbia, se fosse attuato quando le condizioni sono le stesse che lo hanno determinato, sarebbe sempre salutare; questo non avviene quando un piano si realizza in un clima che non è più, in tutto od in parte, quello originario.

I « tempi tecnici » di attuazione e d'approvazione di un P. R. G. variano oggi da tre a sette anni; in località come quella milanese, estremamente viva dal punto di vista costruttivo, questi tempi sono troppo lunghi e pregiudizievole, per cui gli effetti delle « onde » pianificatrici vengono continuamente ad accavallarsi.

Per evitare i gravi inconvenienti suaccennati detti tempi non dovrebbero superare tre o quattro mesi per la progettazione e sei mesi per l'approvazione; un sistema per abbreviare i « tempi tecnici » sarebbe quello di far approvare i piani regolatori comunali ed intercomunali in sede locale, anziché dover far capo ad un organo centrale. Quest'ultimo deve invece provvedere alla struttura generale della pianificazione urbanistica, che è rappresentata dai piani nazionali e dai piani territoriali-regionali, nelle maglie dei quali si dovrebbero stendere ed approvare i piani regolatori locali, sia generali che particolareggiati.

Amos Edallo

La realizzazione del Piano Regolatore Generale dal 1953 al 1956

Le planimetrie relative ai Piani particolareggiati illustrati sono state ottenute fotografando direttamente i documenti originali. La forte riduzione di scala ha quindi necessariamente indebolito la consistenza dei segni.

Schema della relazione tecnica allegata ai Piani particolareggiati

COMUNE DI MILANO

Ufficio Tecnico - Divisione Urbanistica

Oggetto: Piano particolareggiato di esecuzione in parziale attuazione del P. R. Generale approvato con Decreto del Presidente della Repubblica in data 30-5-1953 per la Zona compresa fra
.....
(in caso di variante) con variante al Piano stesso.

Relazione tecnica

Capitolo I - Premessa.

Il piano particolareggiato che si propone per l'adozione da parte del Consiglio Comunale e per l'approvazione superiore nei modi e per gli effetti di cui all'art. 16 della Legge Urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150, riguarda la zona specificata all'oggetto. Le ragioni che hanno determinato l'elaborazione del presente piano in parziale attuazione del Piano Regolatore Generale approvato con il Decreto del Presidente della Repubblica in data 30 maggio 1953 (pubblicato in sunto sulla Gazzetta Ufficiale n. 154 del 9 luglio 1953) sono costituite dalla necessità attuale di dare alla località in oggetto una sistemazione urbanistica organica sulla base dei vincoli generici stabiliti da detto P. R. G.; (eventuali altri motivi);

(se il Piano particolareggiato prevede varianti di carattere generale sia di allineamento che di zonizzazione, specificare le causali).

Capitolo II - Caratteristiche urbanistiche del presente Piano particolareggiato.

Il Piano particolareggiato che si propone, si inquadra nelle previsioni generali del P. R. precisato, come appare dallo stralcio qui allegato. Le precisazioni urbanistiche del piano particolareggiato in oggetto sono le seguenti:
.....
.....

Se il piano non ha variante di carattere generale quelle, precisazioni sopra descritte che diversifichino da quanto previsto nelle tavole del P. R. G. sono tutte da ritenersi elementi particolari di dettaglio e quindi da non considerarsi varianti al P. R. stesso e ciò in base al 2° capoverso del 3° considerato del Decreto del Presidente della Repubblica in data 30 maggio 1953 di approvazione del P. R. G. della città di Milano.

Le caratteristiche urbanistiche della composizione planivolumetrica sono:

Capitolo III - Norme edilizie speciali di attuazione.

Affinchè questo Piano possa essere realizzato con organicità, conservando le caratteristiche di ordine e di unitarietà che ne costituiscono il principale valore, è indispensabile che la sua realizzazione sia assicurata dalle speciali norme edilizie che qui di seguito si espongono e che integrano l'elaborato grafico.

Articolo 1° - Allineamenti.

Gli allineamenti stradali e quelli della distribuzione ed ubicazione degli edifici da eseguire per l'attuazione del Piano particolareggiato in oggetto sono fissi. Per ovviare però a casuali errori di mappa o per tener conto dell'attuale stato di fatto, il Sindaco potrà imporre la rettificazione di allineamenti tortuosi o modificare l'ubicazione dei corpi di fabbrica per una striscia profonda non più di m. 2,50, in avanzamento o in arretramento di quanto previsto dalle tavole del Piano.

Articolo 2° - Altezze.

Le altezze da raggiungere e non superare nella costruzione dei fabbricati previsti nel Piano particolareggiato sono quelle indicate sulle tavole della distribuzione edilizia e volumetrica, formanti parte integrante del Piano particolareggiato in oggetto; le misure di tali altezze si intendono riferite all'intradosso del solaio dell'ultimo piano abitabile e debbono essere calcolate a partire dalla quota più alta del marciapiede stradale in corrispondenza al punto medio della linea frontale del relativo fabbricato.

Non sarà ammessa, al disopra di detta altezza di fabbricazione, la formazione di locali abitabili di qualsiasi specie.

Al disopra della quota prescritta col presente Piano particolareggiato saranno consentiti i volumi tecnici degli impianti al servizio degli edifici, purchè stiano entro le falde del tetto (che non devono superare la pendenza del 50%) oppure purchè formino un solo piano arretrato unitario contenuto nella sagoma compresa da una linea avente pendenza non superiore al 50%, partente dal limite della fronte dell'edificio, alla quota prescritta dal presente Piano particolareggiato, aumentata di cm. 50.

Non saranno ammesse, inoltre, costruzioni — anche se temporanee — di altezza inferiore a quella indicata nei grafici del Piano.

Per quanto riguarda le altezze di piano in piano, ove sia specificato, ci si dovrà conformare alle sezioni segnate nelle tavole del Piano particolareggiato.

I portici ed i sottopassi previsti dal piano particolareggiato dovranno avere un'altezza pari a quella segnata in particolare sulle sezioni delle tavole planivolumetriche.

Articolo 3° - Volumi di fabbricazione.

Le dimensioni di base degli edifici dovranno uniformarsi a quelle indicate nelle tavole del Piano particolareggiato planivolumetrico, sia se tali dimensioni sono scritte direttamente su ogni corpo di fabbrica, sia se si debbono leggere sulle tavole stesse mediante misurazione. Per armonizzare le previsioni del presente Piano con le reali esigenze costruttive e funzionali degli edifici, sia esistenti che di nuova formazione, potranno però essere ammesse, su proposta degli interessati, ad esclusivo giudizio del Sindaco e con progetto preventivo di massima dei rispettivi fabbricati, variazioni alle previsioni di distribuzione edilizia e volumetrica del piano, fermo restando però in complesso il volume di ciascun fabbricato ed il rapporto fra area fabbricata ed area libera destinata rispettivamente a cortili o giardini e purchè nessun fabbricato superi le massime altezze previste dal Piano particolareggiato in oggetto.

In particolare si precisa che: tutte le sporgenze dovute a strutture, decorazioni, infissi e simili, non potranno superare le seguenti misure rispetto ai limiti segnati nelle tavole del presente Piano:

— fino alla quota di m. 0,80: nessuna sporgenza;

— dalla quota di m. 0,81 alla quota di m. 2,50: m. 0,05.

— dalla quota di m. 2,51 alla quota di m. 4,00: m. 0,25;

— oltre la quota di m. 4,00:

a) con spazi antistanti fino a m. 12 di larghezza: m. 0,50.

b) con spazi antistanti da m. 12 a m. 15 di larghezza: m. 1,00;

c) con spazi antistanti oltre i m. 15 di larghezza: m. 1,20.

Non sarà consentita alcuna struttura emergente dai limiti segnati nelle tavole del presente Piano, per gabbie di scale ed ascensori, e per avancorpi chiusi. Potranno emergere solo le canne degli esalatori, di camini ed i parapetti traforati.

I balconi chiusi pertinenti ogni finestra, che abbiano larghezza massima di m. 1,50 ed i balconi aperti verso strada, ma chiusi con fronte laterale oltre il parapetto, anche sul solo fianco verso il confine, sono vietati verso gli spazi inferiori a m. 12.

Sono permessi verso gli spazi larghi 12 metri ed oltre, purchè siano compresi fra il pavimento del primo e dell'ultimo piano, abbiano distanza dai confini di proprietà non inferiore ai m. 3 e non abbiano estensione superiore ai 2/5 dello sviluppo frontale dell'edificio. Parimenti le distanze fra il confine ed il limite esterno dei balconi aperti, non contemplati precedentemente, non dovrà essere inferiore a m. 1. Nel vano sporgente non potranno essere collocati apparecchi da cucina, acquai, vasche da bagno, ritirate e servizi in genere.

Nei corpi di fabbrica isolati, al fine di evitare lo stendaggio sui fronti visibili da spazi pubblici od aperti al pubblico transito, ogni appartamento dovrà essere dotato di proprio vano stenditoio con misura minima di m. 1,20 x 4,00, ventilato ed illuminato direttamente dall'esterno, privo di parete e serramento verso l'esterno, ma schermato in modo da impedire la vista della biancheria esposta.

Per gli edifici indicati nel grafico con apposito simbolo, dovrà essere costruito obbligatoriamente tetto a padiglione, con falde aventi pendenza non superiore al 50%; per tutti gli altri è ammessa la scelta del tipo di copertura.

Articolo 4° - Unitarietà architettonica.

Onde evitare una disordinata frammentarietà architettonica e per eliminare frontespizi nudi, in alcune parti del presente Piano è imposta l'unitarietà dell'architettura per le facciate lungo i tratti indicati con asterisco e freccia nelle tavole planivolumetriche.

Articolo 5° - Risvolti e frontespizi.

Tutti i risvolti segnati in planimetria, sia dei corpi principali che degli arretrati, nonché quelli degli eventuali volumi tecnici, ed i frontespizi determinati da differenze di altezza o

quelli non previsti dal Piano particolareggiato in oggetto, che si determinassero per effetto della realizzazione del Piano stesso, dovranno essere sistemati con ricorrenza di cornici e rivestiti con materiali identici a quelli delle facciate verso strada, al fine di evitare in qualsiasi caso frontespazi nudi.

Tutti i prospetti delle costruzioni su cortile aperto verso strada od a schieramento intervallato da spazi liberi (anche se con collegamento di portici) dovranno considerarsi come facciate visibili dalle vie di pubblico transito, e quindi sul loro aspetto architettonico e sulla qualità del materiale impiegato, dovrà esprimere voto favorevole la Commissione edilizia.

Articolo 6° - *Estetica.*

Qualora in sede di costruzione risultino, su parere della Commissione edilizia, parti pregiudiziali all'armonico complesso del presente Piano particolareggiato, il Comune potrà imporre, senza alcun compenso, la modifica di alcune parti volumetriche dell'edificio, della coloritura o dei materiali, che visti in opera possano pregiudicare l'aspetto urbanistico della zona.

Comunque, onde ridurre al minimo i casi sopraccennati, il progetto esecutivo (per edifici entro la circoscrizione delle mura spagnole o per edifici anche fuori della circoscrizione che superino i 20.000 mc.) dovrà essere corredato da un plastico in scala 1:100 oppure 1:50, comprendente l'attacco degli eventuali edifici limitrofi esistenti; detto plastico dovrà portare anche i volumi tecnici degli impianti al servizio degli edifici.

Articolo 7° - *Spazi liberi.*

a) *Strade private.*

Ove siano a fondo cieco, dovranno essere chiuse, al limite verso lo spazio pubblico, con cancello apribile.

Le strade private non a fondo cieco si considerano assoggettate a servitù perpetua di pubblico passo; dovranno essere sistemate e mantenute a cura e spesa dei frontisti, con pavimentazione permanente e completate con marciapiedi sopraelevati o a raso, e dotate, a cura e carico dei frontisti, di fognatura analogamente alle strade di Piano Regolatore di uguale calibro. A carico dei frontisti saranno anche le spese di impianto, di manutenzione e di esercizio dell'illuminazione delle strade stesse nel modo che il Comune riterrà più opportuno.

b) *Passaggi pedonali privati.*

Dovranno essere sistemati e mantenuti a cura dei proprietari o del consorzio dei proprietari delle aree prospicienti gli spazi suddetti. Dovranno inoltre essere aperti al pubblico passo nelle ore diurne ed essere muniti di cancelli agli imbocchi per la chiusura nelle ore notturne.

Se sprovvisti di cancello, e quindi aperti anche nelle ore notturne, saranno soggetti alle prescrizioni per le strade private di cui alla lettera a) del presente articolo.

c) *Aree vincolate dal P. R. G. a verde privato che si mantengono con il Piano particolareggiato in oggetto.*

Non dovranno per alcun motivo essere occupate da fabbricati costruiti in superficie. Potrà

essere consentita nel sottosuolo degli spazi medesimi la formazione di autorimesse per una estensione non superiore ad un quinto della superficie dello spazio stesso; le rampe di accesso a queste autorimesse non dovranno occupare una superficie maggiore di mq. 60. Inoltre la formazione di tali autorimesse sarà concessa a condizione che venga assicurata sopra di esse, mediante coltre di terra naturale di cm. 80 di spessore, misurata dall'estradosso della soletta di copertura, la permanenza di vegetazione a prato od a cespugli ad una quota non superiore a quella del corrispondente marciapiede stradale e purché tale formazione non implichi l'abbattimento di piante di alto fusto esistenti.

Detti spazi destinati a verde privato dovranno essere piantumati con almeno una pianta d'alto fusto ogni 50 mq. entro sei mesi dal termine dei lavori edilizi, secondo sistemazione da indicarsi nei grafici annessi al progetto esecutivo dei fabbricati contigui.

Sia per i giardini di nuova formazione che per quelli esistenti, si dovrà provvedere alla loro manutenzione in modo da garantirne l'efficienza e integrità.

d) *Aree vincolate dal P. R. G. ad edilizia residenziale, che vengono destinate a giardino privato nel Piano particolareggiato in oggetto.*

Dovranno essere sistemate a giardino vero e proprio, piantumate con almeno una pianta di alto fusto ogni mq. 50 entro sei mesi dal termine dei lavori edilizi; in esse potranno essere sistemate solo attrezzature per gioco dei bambini, con esclusione di qualsiasi uso provvisorio per deposito di materiale od altro.

Un quarto della superficie potrà essere utilizzato per costruzione di autorimesse private in superficie o sotterranee, per relative rampe, per parcheggio, eventuale fabbricato per impianti di riscaldamento centrale e pavimentato a cortile, purché non vengano abbattute piante di alto fusto ivi esistenti.

e) *Spazi liberi destinati a cortile.*

Negli spazi liberi destinati a cortile nel presente Piano particolareggiato, saranno ammesse costruzioni ad uso autorimesse private nel sottosuolo.

Le autorimesse private verranno ammesse anche in superficie quando:

1) abbiano una copertura piana (non praticabile) a quota non superiore alla distanza delle pareti dell'edificio e ad altezza di non più di tre metri dal piano utile del cortile;

2) abbiano un'altezza non superiore al livello dei davanzali nel caso che dette costruzioni siano addossate alle pareti dell'edificio medesimo;

3) occupino complessivamente un'area non superiore ad 1/5 dell'area del cortile.

Per cortili chiusi potrà essere consentita la copertura parziale per un massimo di 2/5 della superficie con vetrate, lucernari, e tetti piani, per ricavarne magazzini o laboratori annessi a locali di negozio, esercizi pubblici o uffici. Comunque sono assolutamente vietate le installazioni di motori a carattere industriale o semi industriale, che siano comunque causa di rumori ed odori molesti.

Articolo 8° - *Autorimesse pubbliche.*

Le autorimesse pubbliche sono ammesse soltanto sulle aree ad esse specificatamente destinate dal Piano in oggetto od in edifici in esso indicati a carattere residenziale generico, purché però non vengano modificate le dimensioni dei corpi di fabbrica previsti nel Piano e purché abbiano accesso distante dall'ingresso alle abitazioni di almeno m. 15 tra le relative mezzerie.

Il rilascio di licenze per costruzioni di autorimesse, sia private che pubbliche, resta comunque subordinato all'assenso del Comando Vigili del Fuoco.

Articolo 9° - *Intercapedini sotto i marciapiedi stradali.*

Le intercapedini per la sistemazione dei servizi pubblici in sottosuolo, da costruirsi (secondo le caratteristiche tecniche e con la osservanza delle prescrizioni comunali) sotto il marciapiede stradale ove il Comune lo richieda, dovranno essere ricavate lungo tutte le fronti stradali di ciascuna proprietà anche in corrispondenza agli spazi non edificati, in modo da assicurarne la continuità e permettere il collegamento delle condutture dei servizi pubblici in sottosuolo, ammissibili nelle intercapedini.

Le caratteristiche di dette opere e gli eventuali contributi a carico delle proprietà avvantaggiate dalle opere medesime saranno stabiliti di volta in volta in sede di esame di ciascun progetto esecutivo, che dovrà essere presentato contemporaneamente al progetto di costruzione dei fabbricati corrispondenti.

Articolo 10° - *Regolamentarietà dei cortili.*

Nel presente Piano i computi incrementi alla regolamentarietà dei cortili sono stati eseguiti graficamente, perciò le corrispondenti risultanze sono da considerare come elementi di massima.

Con i progetti esecutivi ne dovrà perciò essere dimostrata la regolamentarietà; saranno quindi ammesse le variazioni volumetriche quale l'arretramento degli ultimi piani verso i cortili necessari per conseguire la regolamentarietà dei cortili stessi.

Articolo 11° - *Recinzione delle proprietà.*























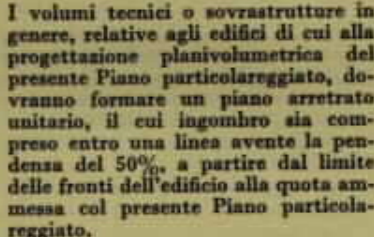




























































I divisori di proprietà previsti dal presente Piano particolareggiato o proposti dagli interessati, per le parti in corrispondenza agli spazi liberi da fabbricati sulle linee di confine, dovranno essere costituiti o da cancellate di m. 1,80 su zoccolo in muratura di cm. 50 e quindi in altezza totale m. 2,30, o da siepi vive dell'altezza di un metro.

Articolo 12° - *Richiamo alle norme in vigore.*

Per quanto non specificato o modificato con le presenti norme, le costruzioni e sistemazioni suindicate dovranno uniformarsi alle norme tecniche per l'attuazione del Nuovo P. R. della città di Milano approvato con D. P. in data 30 maggio 1953 (pubblicato in sunto sulla G. U. n. 154 del 9 luglio 1953), e per quanto dallo stesso non regolato, dovranno corrispondere alle prescrizioni delle vigenti leggi e regolamenti.

*Il Dirigente la Divisione Urbanistica
L'Ingegnere Capo dei Servizi Tecnici.*

Simbologia adottata dal Comune di Milano per i Piani particolareggiati

	Linee e numeri mappali.		Quote di livello alle quali si riferirà l'altezza dei nuovi edifici.		Ferrovie e stazioni ferroviarie future.
	Allineamenti stradali esistenti.		Tetto a padiglione.		Fabbricati mantenuti in zona agricola.
	Nuovi allineamenti e linee della lottizzazione planivolumetrica.		Altezza in gronda dell'edificio esistente che deve essere mantenuta anche per il nuovo edificio contiguo.		Centro di quartiere.
	Marciapiedi e limite di aiuola esistente.		Larghezze stradali.		Canale navigabile.
	Nuovi marciapiedi e limiti di nuove aiuole.		Zona edilizia residenziale secondo i regolamenti edilizi vigenti.		Passaggio sotterraneo di metropolitana.
	Edifici di interesse storico ambientale e monumentale.		Resti archeologici.		Canali per i quali si prevede la copertura.
	Edifici esistenti che si mantengono col presente Piano particolareggiato.		Cortili dei quali si dà il relativo calcolo agli effetti.		Limite di zona.
	Edifici da conservare nella loro entità ed architettura attuale.		I volumi tecnici o sovrastrutture in genere, relative agli edifici di cui alla progettazione planivolumetrica del presente Piano particolareggiato, dovranno formare un piano arretrato unitario, il cui ingombro sia compreso entro una linea avente la pendenza del 50%, a partire dal limite delle fronti dell'edificio alla quota ammessa col presente Piano particolareggiato.		Mercati.
	Edifici esistenti da demolire per la realizzazione del presente Piano particolareggiato.		Altezze dei fabbricati. Esse sono riferite all'intradosso della soletta di copertura dell'ultimo piano abitabile.		Campi sportivi esistenti.
	Ricorrenza di altezze uguali al fabbricato adiacente.		Verde pubblico ambientale e per la valorizzazione dei monumenti.		Campi sportivi futuri.
	Portici, sottopassi e gallerie con edificio sovrastante per elaborati in scala 1 : 500.		Zone a carattere ambientale da tutelare.		Scuole e centri culturali.
	Portici, sottopassi e gallerie senza edificio sovrastante per elaborati in scala 1 : 500.		Verde agricolo.		Giardini d'infanzia.
	Aree vincolate dal P. R. G. a verde privato che si mantengono col Piano particolareggiato in oggetto.		Zona residenziale intensiva da 45.000 a 65.000 mc/ha.		Negozi.
	Portici, sottopassi e gallerie senza edificio sovrastante per elaborati in scala 1 : 1000 e 1 : 2000.		Zona residenziale semintensiva da 25.000 a 45.000 mc/ha.		Chiese ed edifici per le istituzioni parrocchiali.
	Limiti di sviluppo ad architettura unitaria: fauciata, ricorrenza di piani e tipo di copertura (tetto o terrazza).		Zona residenziale semiestensiva da 15.000 a 25.000 mc/ha.		Giochi per bambini.
	Zone destinate a verde pubblico.		Zona residenziale estensiva sino a 15.000 mc/ha.		Istituti ecclesiastici di cura e cultura.
	Zone destinate a verde pubblico in sede stradale.		Zone mantenute a vincoli e tipi residenziali dal P. R. G.		Rimesse tramviarie.
	Aree vincolate nel P. R. G. ad edilizia residenziale che vengono destinate a giardino nel Piano in oggetto.		Tipo del vincolo di cui sopra.		Stazioni tramviarie interurbane.
	Recinzione a cancellata di giardino privato.		Grandi industrie e complessi satelliti esistenti.		Stazioni per autovie e grandi viaggi.
	Parcheggi autoveicoli.		Grandi industrie e complessi satelliti futuri.		Fiera campionaria.
	Soste autoveicoli.		Medie e piccole industrie (massimo 200 operai) esistenti.		Ospedali.
	Autorimesse interrate con sovrastante coltre di terreno coltivato di cm. 80.		Medie e piccole industrie (massimo 200 operai) future.		Cimiteri.
	Passaggi o spazi privati scoperti pedonali.		Zone artigianali esistenti.		Caserme.
	Passaggi o spazi pubblici scoperti pedonali.		Zone artigianali future.		Carceri.
	Edifici mantenuti nella lottizzazione che si allineeranno alle previsioni di nuovo P. R. in sede di ricostruzione.		Zone aventi particolare destinazione.		Nuova università.
	Allineamenti stradali di nuovo Piano regolatore a cui si uniformeranno gli edifici di cui sopra.		Ferrovie e stazioni ferroviarie esistenti.		Zona annonaria esistente.
	Dimensioni di base degli edifici.				Zona annonaria futura.
					S.P. Zone destinate ai servizi generali della Città.
					S.C. Servizi comunali.
					Vigili del fuoco.

An aerial, sepia-toned photograph of a city, likely Milan, showing a dense urban landscape. In the foreground, a large, open square is filled with many small figures of people. A prominent building in the middle ground features a large sign with a fan-like logo and the text 'S. PELLEGRINO'. To the left, another building has signs for 'CINZANO' and 'CINERAMA'. The background is filled with numerous other buildings of varying heights and styles, creating a complex urban texture.

*Piani particolareggiati
per le zone centrali*



Il cuore della città



Zona del centro: elenco ed ubicazione dei Piani Particolareggiati che si illustrano



1	Corso Vittorio Emanuele, San Babila, Verziere	pag. 82
2	La "Racchetta" da piazza Missori a via Vincenzo Monti	» 86
3-4	La zona archeologica: S. Lorenzo, S. Eustorgio e Arena	» 89
5	Piazza S. Ambrogio	» 93
6	Lanzone, Correnti, Carrobbio	» 94
7	Piazza Borromeo e piazza Mentana	» 97
8	Corso Italia, via Santa Sofia, corso Roma, via Rugabella	» 98
9	Piani particolareggiati redatti dalla Divisione Urbanistica su proposta di privati	» 100
10	La nuova via Borgogna	» 102
11	Via Filippo Turati	» 104
12	Il Centro Direzionale	» 106
13	Corso Garibaldi, via Mercato, via Pontevetero	» 112

Corso Vittorio Emanuele e "Racchetta" da S. Babila al Verziere

62 - La zona a levante del Duomo interessata dal Piano con indicato il tracciato della "Racchetta".



La zona a levante del Duomo, compresa tra il corso Vittorio Emanuele, S. Babila e il Verziere, fu inserita nella I Zona del Piano di ricostruzione a causa delle estese distruzioni belliche.

La ricostruzione e sistemazione del corso Vittorio Emanuele, oggetto di studi e proposte fin dall'imme-

diato dopoguerra, è caratterizzata dalla presenza di una doppia fila di portici fiancheggianti il corso in tutta la sua lunghezza e dalla creazione di due piazze a Nord e a Sud di esso, collegate tra loro da un sistema di passaggi pedonali coperti, con negozi e sale di spettacolo.

62 - Il Piano particolareggiato della zona di corso Vittorio Emanuele, S. Babila e Verziere e del primo tratto della "Racchetta". Planimetria nel rapporto 1:2000.





64



65

Corso Vittorio Emanuele e "Racchetta" da S. Babila al Verziere

64. Il corso Vittorio Emanuele. - 65. L'inizio dell'arteria di attraversamento da piazza S. Babila. - 66. La via Larga verso il Palazzo Municipale.



66

Il tracciato dell'arteria di attraversamento Est-Ovest, che taglia la zona da San Babila al Verziere e ne determina la sistemazione urbanistica, diede luogo a successive elaborazioni, legate alle varie fasi di studio del Piano regolatore.

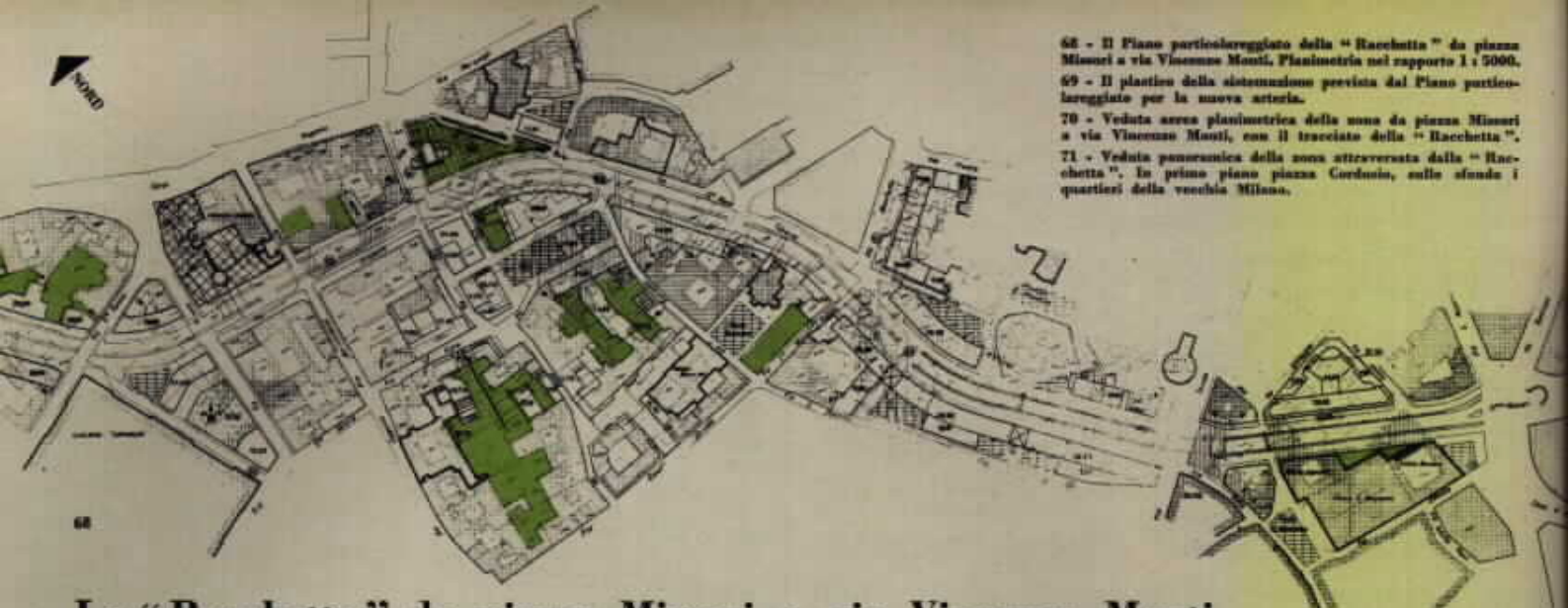
Il Piano particolareggiato, di cui si pubblica la stesura definitiva e che riassume il precedente Piano di ricostruzione, è in fase di avanzata realizzazione. Entro il 1956 sarà ultimato il lato Nord del corso Vittorio Emanuele, il cui completamento è previsto entro tre

o quattro anni. Sono quasi ultimate le demolizioni per l'apertura dell'arteria di attraversamento, la cui costruzione, iniziata dal lato verso S. Babila, è in corso di esecuzione.

Altra caratteristica di questo piano è la sistemazione di piazza Fontana con l'apertura della via Alciato quale cannocchiale al bel portale dell'ex palazzo del Capitano di Giustizia, uno dei pochissimi esempi di architettura spagnola di Milano, ora in via di ripristino.

67 - Veduta dalla torre a levante del Duomo, con in primo piano il palazzo dell'Arcivescovado e piazza Fontana.





68 - Il Piano particolareggiato della "Racchetta" da piazza Missori a via Vincenzo Monti. Planimetria nel rapporto 1 : 5000.
 69 - Il plastico della sistemazione prevista dal Piano particolareggiato per la nuova arteria.
 70 - Veduta aerea planimetrica della zona da piazza Missori a via Vincenzo Monti, con il tracciato della "Racchetta".
 71 - Veduta panoramica della zona attraversata dalla "Racchetta". In primo piano piazza Cordusio, sullo sfondo i quartieri della vecchia Milano.

La "Racchetta" da piazza Missori a via Vincenzo Monti



La nuova arteria trasversale Est-Ovest, denominata usualmente la « Racchetta », costituisce uno degli elementi fondamentali della sistemazione viaria del centro secondo il P. R. 53 ed il suo tracciato risale agli studi dei piani di ricostruzione.

Per la sua realizzazione furono in un primo tempo approntati piani particolareggiati interessanti soltanto alcune parti della zona compresa tra piazza Missori a via Vincenzo Monti. I problemi dell'intera zona trovano ora soluzione unitaria

nella stesura di un solo piano che riassume in sé i precedenti piani parziali.

La « Racchetta » taglia uno dei quartieri più caratteristici della vecchia Milano; esso insiste sull'area della città romana e, pure essendo





71

stato duramente colpito dagli eventi bellici, conserva vie e monumenti di notevole valore storico ed ambientale. Il piano particolareggiato porta alcune varianti al Piano regolatore generale. La larghezza della nuova arteria è stata ampliata da m. 25 a

m. 30, mediante rettifica della fronte stradale su quasi tutto il suo sviluppo. Per disciplinare la circolazione, il traffico sarà diviso nei due sensi mediante una striscia spartitraffico sistemata a verde. Piazze e slarghi in margine o nel-

le adiacenze della nuova trasversale saranno destinate al parcheggio dei veicoli, apportando opportune modifiche ai tracciati stradali adiacenti. I marciapiedi a sezione variabile permetteranno slarghi per la sosta dei veicoli.

L'altezza degli edifici sarà in generale di m. 28,90. Ai fabbricati lungo la Racchetta sarà dato carattere di continuità, evitando per quanto possibile l'immissione di arterie secondarie di una certa importanza onde evitare incroci pericolosi. A questo fine il piano prevede anche la creazione di un sottopassaggio all'incrocio con via Torino, che farà parte dell'attrezzatura della Racchetta.

Per quanto riguarda le caratteristiche delle strade interne, il Piano si preoccupa di conservare l'ambiente esistente limitando l'altezza dei nuovi fabbricati, vincolando le aree interne a giardini privati, che con vari accorgimenti di interruzione di corpi e passaggi aperti, saranno resi visibili dalla via.

Nella zona sono stati fatti importanti ritrovamenti archeologici, in particolare nell'isolato fra via Brisa e via S. Maria La Porta, che verrà valorizzato dalla prevista creazione di un giardino pubblico.





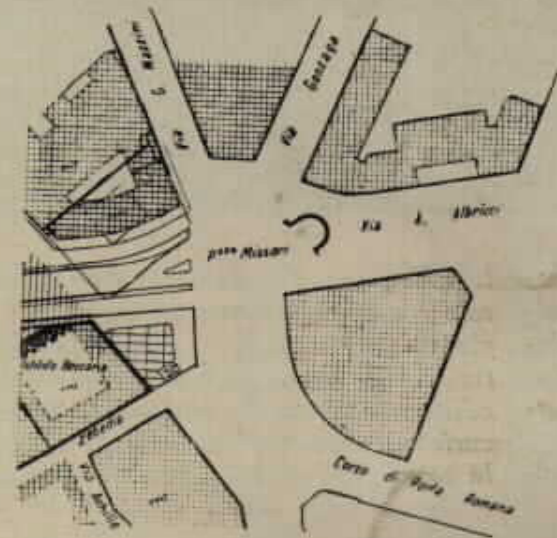
72

72 - Veduta della zona di piazza Misasi con in primo piano la via Albricci, dalla quale ha inizio la nuova arteria trasversale.

73 - Stralcio del piano particolareggiato della "Hacchotta" relativo alla zona di piazza Misasi.

74, 75 - Due vedute di via Albricci verso piazza Misasi.

76 - Via Paolo di Cannobio, trasversale di via Albricci, verso il palazzo del Municipio.



73



74



75



76

La zona archeologica: S. Lorenzo, S. Eustorgio e Arena



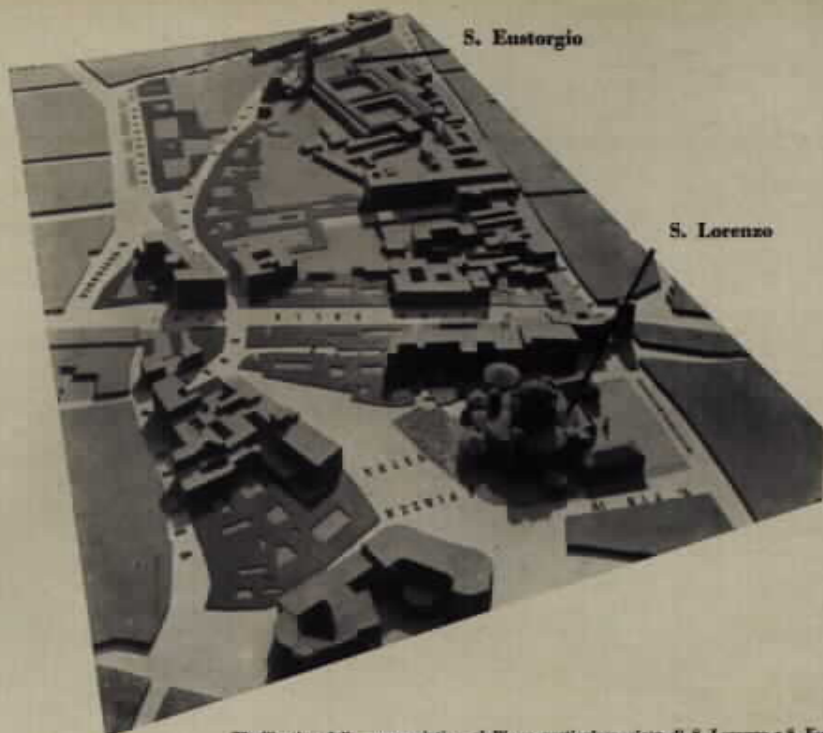
I due piani particolareggiati che si illustrano sono stati originati dalla presenza delle antiche basiliche di S. Lorenzo e di S. Eustorgio, dai ritrovamenti relativi all'arena romana e dalle ingenti distruzioni belliche che resero libere molte aree in queste zone.



77 - La piazza della basilica di S. Eustorgio, aperta nel seicento sul luogo di un vecchio cimitero, conserva ancora oggi le caratteristiche ambientali del secolo scorso. La basilica risale al IV secolo.

78 - Veduta delle zone di S. Lorenzo, da via Molino delle Armi a piazza della Vetra. Le aree rese libere dalle ingenti distruzioni belliche si stanno trasformando in parco pubblico, secondo le previsioni del Piano.





S. Eustorgio

S. Lorenzo

Il piano riguardante S. Lorenzo e S. Eustorgio, che per esigenze di spazio non può essere presentato unito, rappresenta l'insieme di alcuni piani particolareggiati redatti in base ai piani di ricostruzione già elaborati per le parti distrutte o danneggiate dalla guerra. La sua caratteristica fondamentale è data dalla formazione di un grande parco che si sviluppa tra le due chiese e le collega, penetrando nei chiostri. Il parco, in via di esecuzione nella sua prima parte e le cui aree sono per la quasi totalità già in possesso del Comune di Milano, anche se si

79. Plastico della zona relativa al Piano particolareggiato di S. Lorenzo e S. Eustorgio. - 80. Veduta aerea della zona a Nord e a Ovest della basilica di S. Lorenzo.



piano particolareggiato non è ancora stato approvato, attuerà le previsioni del P. R. 53, dotando di pubblici giardini la zona sud della città ora completamente sprovvista di zone verdi.

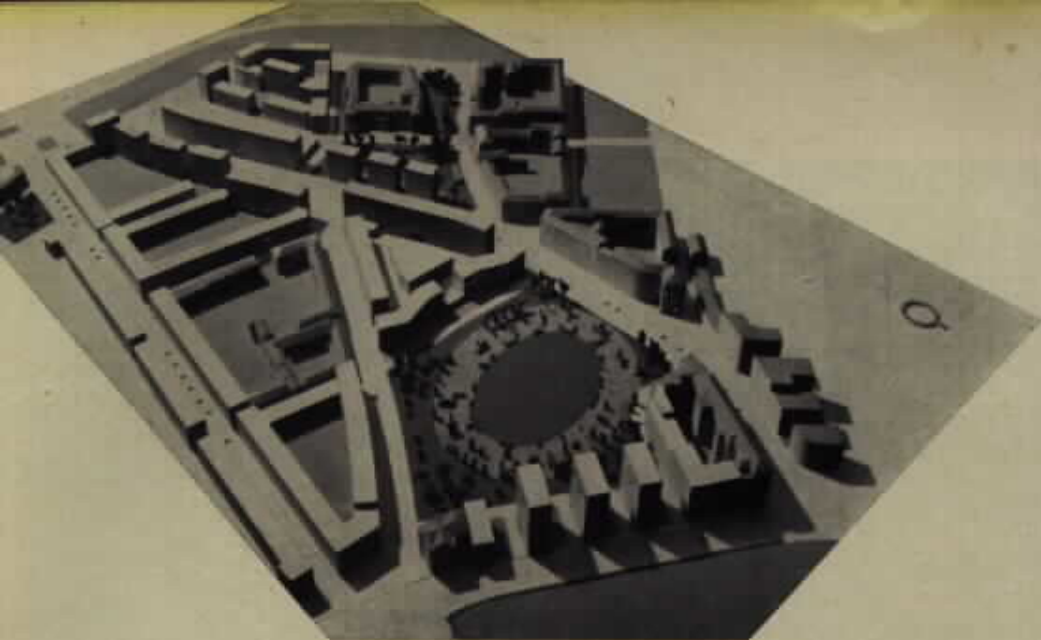
Per la zona a ponente del corso di Porta Ticinese, il P. P. prevede la liberazione e sistemazione dell'Arena Romana, i cui ruderi verranno posti in luce dalla demolizione dei fabbricati sovrastanti e dalla sistemazione a giardino della zona, ed una più organica sistemazione edilizia dei singoli isolati con una edificazione a cortili aperti e



11 - Fiancino della sistemazione della zona archeologica di S. Lorenzo e S. Eustorgio, secondo il Piano planisimetrico redatto dalla Divisione Urbanistica, in cui assume particolare rilievo il grande parco pubblico che riunisce le due antiche basiliche.

12 - Stralcio del Piano particolareggiato della zona di S. Lorenzo e S. Eustorgio (a ponente di corso di Porta Ticinese). Planimetria nel rapporto 1:2000.





con spazi liberi destinati a verde privato.

In particolare, per l'area compresa fra via De Amicis, via Arena e via Conca del Naviglio, la volumetria è studiata in funzione del nuovo parco dell'Arena Romana che sarà posto in comunicazione con la via De Amicis attraverso ad una serie di passaggi pedonali, mentre a sud è in progetto una nuova strada con un tracciato leggermente curvo per seguire il perimetro dell'Arena, tra via Conca del Naviglio e corso di Porta Ticinese.

23 - Plastico della sistemazione della zona dell'Arena Romana, secondo le previsioni del piano particolareggiato.

24 - Veduta aerea delle zone a sud delle vie Edmondo De Amicis e Molino delle Armi.



Stralcio del Piano particolareggiato della zona di San Lorenzo e San Eustorgio (a levante di corso di Porta Ticinese) e Piano particolareggiato della zona dell'Arena.

Planimetria nel rapporto 1 : 2000





Piazza S. Ambrogio

basilica, eretta da S. Ambro-
 fra il 379 e il 387 nella zona
 miteriale fuori della Porta Ver-
 lina, rimodellata e rifabbricata
 il IX e l'XI secolo, ed i chio-

stri con le logge del Bramante,
 sono stati fin dalle lontane ori-
 gini intimamente legate alle vicende
 cittadine. Nella recente ricostruzione
 degli edifici latitanti alla piazza

distrutti durante la guerra, riedi-
 ficati su unico allineamento e con
 altezza costante, si è inteso conser-
 vare e valorizzare le caratteristiche
 ambientali della zona.



Lanzone, Correnti, Carrobbio

Planimetria nel rapporto 1:2000



La zona compresa tra le vie Lanzone, Ausonio, Ariberto e corso di Porta Ticinese, che aveva subito gravi distruzioni belliche, è stata quasi completamente rimodellata.





89

Lanzone, Correnti, Carobbio (segue)

Nella foto in alto un gruppo di case dell'architetto Loris, antistanti le scuole di via Lanzone.

Sotto a sinistra, il Largo del Carobbio con le due costruzioni a torre disposte a fianco del rudere della Porta Romana, che verranno ormai in luce con la demolizione del basco fabbricato che li oculta.

90



91



92 - Fronte su via De Amicis.

Piazza Borromeo e piazza Mentana

Ambiente tradizionale milanese importante storicamente per la presenza del palazzo Borromeo, quasi completamente distrutto.

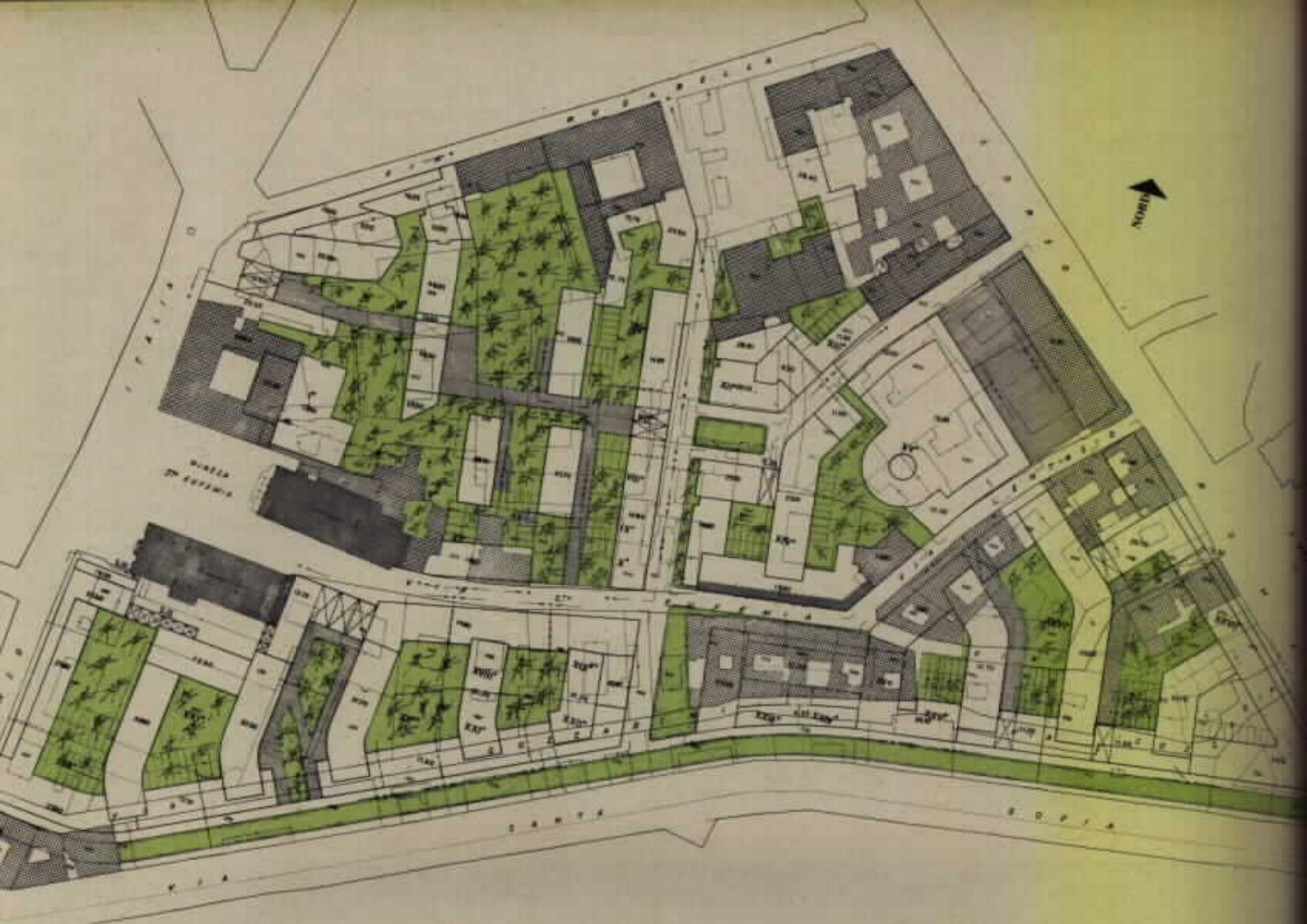
Il piano ha previsto la lottizzazione e l'edificazione delle aree circostanti l'antico palazzo per dare alla Famiglia Borromeo la possibilità di reperire i mezzi economici per il ripristino. Per la conservazione dell'ambiente di piazza Mentana il piano prevede il mantenimento degli antichi portali e stabilisce norme generali per le nuove costruzioni.

53 - Planimetria nel rapporto 1:2000.



54





95 - Planimetria nel rapporto 1:2000. - 97, Veduta aerea della zona.

96, 98, 99 - Il complesso edilizio realizzato dall'arch. Moretti.

96

Corso Italia, via Santa Sofia, corso Roma, via Rugabella

La zona, quasi totalmente distrutta durante la guerra, è stata completamente rimodellata con l'inserimento di blocchi di edifici alti e con la parziale conservazione di un preesistente giardino interno.

Il piano è ora quasi interamente attuato, come dimostra la foto aerea (fig. 97). Esso prevedeva la definizione dei comparti edificatori, uno dei quali è il complesso edilizio, costruito all'angolo fra corso Italia e via Rugabella, su progetto dell'arch. Moretti e che si illustra a lato: esso rappresenta una soluzione unitaria, anche se accentuatamente personale (figg. 96, 98, 99). Altri minori comparti per le loro più modeste dimensioni, come quelli tra via S. Eufemia, non hanno sortito risultati soddisfacenti.

L'esperienza dell'attuazione di questo piano ha dimostrato la inopportunità di definire i limiti dei comparti edificatori in sede di P.P., per la impossibilità di determinarne a priori l'ampiezza, e consiglia di rinviare la definizione in sede di attuazione in modo da comporre i reali interessi dei singoli proprietari, quando questi si manifestino.





97

98



99



**Piani redatti dalla
Divisione Urbanistica
su proposta di privati**

L'area dell'isolato in alto, già compresa nel piano particolareggiato precedentemente illustrato, è stata ulteriormente presa in esame dalla Divisione Urbanistica.

Il nuovo piano comporta la completa riorganizzazione edilizia e una nuova distribuzione dello spazio libero al fine di formare un unico grande spazio interno, destinato a verde, che sarà posto in comunicazione con le vie circostanti attraverso a passaggi pedonali e portici.



101

100 - Planimetria nel rapporto 1:2000.



Il piano particolareggiato dell'isolato in basso è stato studiato dalla Divisione Urbanistica in collaborazione con i proprietari privati e presenta le migliori caratteristiche urbanistiche, fra quanti sono stati costruiti a Milano nel dopoguerra. Il grande giardino dell'Arcadia, che è stato possibile salvaguardare pur concedendo ai proprietari un certo sfruttamento edilizio delle aree, è l'elemento fondamentale del complesso, caratterizzato inoltre dalle nuove architetture che si affacciano nel verde. Di queste pubblichiamo la casa dell'arch. Gardella, costruita sul lato nord del giardino (fig. 101).



102 - Veduta aerea planimetrica della zona compresa fra piazza Gabriel Ferreri e corso di Porta Romana, con al centro il giardino dell'Aradillo.

Nucleo edilizio in via Guastalla

Esempio di nucleo residenziale realizzato nel dopoguerra nella zona centrale della città (fig. 103), con sistemazione del cortile interno a verde. Malgrado la densità di fabbricazione assai elevata consentita dal regolamento edilizio vigente, l'inserimento del verde all'interno ed una più accurata distribuzione planimetrica degli spazi liberi e degli edifici ne hanno migliorato le caratteristiche d'insieme.



103



104 - Planimetria nel rapporto 1:5000.

La nuova via Borgogna

Il Piano particolareggiato mantiene l'impostazione del precedente piano del 1940, che definiva l'apertura della nuova via Borgogna da piazza S. Babila al viale Bianca Maria. La strada assumerà nell'insieme una sua nuova fisionomia, sia perchè il piano rispetta gli esistenti giardini, che interrompono le parti costruite, sia perchè prevede la conservazione nella stessa sede stradale di alcuni alberi centenari. Per la completa realizzazione del piano, non manca che la demolizione di due abitazioni di piccola entità.

105



103



107

102



106

Via Filippo Turati

La sistemazione dei notevoli complessi edilizi di via Turati, nella zona compresa tra i Giardini Pubblici, piazza Cavour e via dei Giardini, è stata realizzata, in mancanza di un piano particolareggiato, grazie alla stretta collaborazione tra privati e Comune, il che ha permesso di salvaguardare i giardini privati esistenti.

111-112 - Vedute di via Filippo Turati e di via Giardini da piazza Cavour.





Il Centro Direzionale

L'arretramento delle ferrovie Varesine, che dopo lunghe trattative con la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato è stato deliberato dalla Giunta Municipale il 22 luglio 1955, ha reso possibile la stesura definitiva del piano particolareggiato del Centro Direzionale sulla base dei principi espressi dal P. R. G. 1953, che riconosce nel nuovo Centro una

delle realizzazioni fondamentali per lo sviluppo urbanistico di Milano nel prossimo cinquantennio.

Fin dall'epoca degli studi del nuovo P. R. G., non appena individuata l'esigenza della creazione di un centro direzionale rispondente alle sempre crescenti necessità del settore economico della vita cittadina e regionale, l'Amministrazione Civica diede l'avvio alla

113 - Veduta della zona del Centro Direzionale oltre via Vittor Pisani.





208 - Veduta aerea mantenimento della
rete del Centro Urbanistico. In bianco
il tracciato il trasposto dell'asse attrezzato.







119 - Il plastico del Piano del Centro Direzionale.

Nelle pagine precedenti: 115-116. Vedute di piano della Repubblica e del grattacielo. - 117-118. La zona di piazza della Repubblica e del Centro Direzionale.

Nella pagina a fronte: 120-121. Le prime realizzazioni del Centro Direzionale.

progettazione del nuovo complesso, affermandone l'importanza attraverso un concorso d'idee bandito nel 1948, che vide la partecipazione di numerosi professionisti. Per l'impostazione del piano recentemente adottato dal Consiglio Comunale sono stati attentamente esaminati i fattori di ordine tecnico ed economico, le necessità di carattere urbanistico ambientale ed estetico, i collegamenti, le vie di traffico, le influenze e le relazioni con i quartieri vicini ed infine lo stato attuale e le realizzazioni in corso.

Hanno soprattutto influito sull'impostazione generale del piano le considerazioni di carattere urbanistico dettate dalla necessità di dare completamento all'ambiente urbano attuale, costituito dal sistema piazza Repubblica-via Vittor Pisani, con un sistema a questo ortogonale e parallelo, impostato sul prolungamento di viale Tunisia; di collegare viale Tunisia con l'asse attrezzato; di inserire e collegare la nuova stazione delle Ferrovie Varesine, che da stazione ad esclusivo traffico locale diventa stazione succursale con destinazione e percorsi a largo raggio, con le rimanenti zone della città e in particolare con la Stazione Centrale; e infine di costruire un raccordo ferroviario con Greco.

Un viale largo 60 m. si sviluppa per una lunghezza di 250 m., partendo dalla via Galilei, fiancheggiato da palazzine, che sul lato nord sono collegate da un porticato continuo formante un percorso pedonale coperto. Una spina centrale alberata divide le piste di traffico. In corrispondenza della via Melchiorre Gioia, sulla quale si apre la piazza principale del Centro Direzionale, il viale si biforca verso la nuova stazione e verso l'asse attrezzato. La piazza, pensata quale cuore dell'intero complesso, presenta una forma leggermente svasata aperta a sud e delimitata a nord dall'edificio che ospiterà la futura sede dell'Ufficio Tecnico Municipale, alto 60 m. e aperto al traffico dei veicoli e del pubblico, al piano terra completamente libero. Sugli altri due lati della piazza, sistemati a portici, si apriranno le più importanti attrezzature commerciali del nuovo centro alle quali si aggiungerà un grande cinema-teatro previsto nel settore occidentale.

La sistemazione a giardino della fascia di terreno

sviluppata sopra il raccordo ferroviario con Greco, che sarà attuato in galleria con un conseguente innalzamento di quota della zona circostante, permetterà di creare un fondale di verde al quale farà riscontro un edificio alto 80 m.

La catena di edifici previsti nel piano, seguendo lo sviluppo delle strade, si apre secondo un'ampia V e determina un unico ambiente avente come fondale l'edificio della stazione e più oltre il ponte sospeso sul quale si svilupperà l'asse attrezzato proveniente da viale Zara.

Elemento caratteristico del Centro Direzionale sarà la strada di collegamento veloce fra le due stazioni, che raggiungerà direttamente il piazzale della nuova stazione, incrociando con un sottopassaggio la superiore strada di collegamento con l'asse attrezzato.

In considerazione del prevedibile sviluppo del volo verticale, si è ritenuto opportuno prevedere nella zona verde a lato della nuova stazione un campo di atterraggio e decollo per elicotteri, integrativo di un analogo impianto, ma di maggiori dimensioni e capacità, da ubicarsi sul viale Restelli, a nord del Centro Direzionale. A completamento delle attrezzature del Centro Direzionale si è ritenuto opportuno prevedere l'ubicazione di una chiesa e di una scuola elementare nel settore nord occidentale, che ha caratteristiche più particolarmente residenziali.

La trama delle strade secondarie rispetta in parte i vecchi tracciati e in parte si appoggia alle direttrici principali creando nuovi isolati.

Un sistema di piazze minori e di alberghi si inserisce nella maglia stradale assicurando spazi di sosta e parcheggi in superficie e sotterranei per autoveicoli.

La lottizzazione è del tipo aperto a edifici isolati o collegati da corpi di fabbrica bassi. La composizione volumetrica, caratterizzata dalla presenza di alcuni edifici a torre (di 80 e 60 metri di altezza), è studiata in modo da distribuire il concentramento delle massime densità lungo la spina centrale, sul prolungamento di viale Tunisia (da 105.000 a 82.000 mc/ha) con edifici di 40 metri di altezza. Densità minori sono previste negli altri isolati (da 70.000 a 45.000 mc/ha) ove prevalgono gli edifici di 30 metri di altezza.



Zona di corso Garibaldi, via Mercato, via Ponte Vetro

122




La necessità di realizzare le previsioni del P. R. 53 in questa zona della città è maturata negli ultimi tempi in seguito all'inizio dei lavori per l'arretramento delle Ferrovie Varesine e per la realizzazione del Centro Direzionale, per il quale il sistema di strade formato da corso Garibaldi, via Mercato e via Ponte Vetro costituisce una delle principali arterie di immissione. Ha influito inoltre in modo fondamentale sulla sistemazione di questa zona l'esigenza di un completo e rapido risanamento, assecondando la notevole attività ricostruttiva già in atto. A questo fine sono stati studiati numerosi piani particolareggiati planivolumetrici di singoli isolati, tra i quali i due pubblicati, riguardanti (fig. 123) la zona compresa fra via Varese, i Bastioni e il corso di Porta Garibaldi e la zona fra Ponte Vetro via dell'Orso e via Brera (fig. 124).

122 - Piano d'insieme nel rapporto 1:5000.

123-124 - Piani parziali nel rapporto 1:2000.



An aerial photograph of a city, likely Rome, showing a river (the Tiber) winding through the urban landscape. The image captures a mix of residential buildings, industrial structures, and open spaces. The text is overlaid on the middle section of the image.

*Piani particolareggiati
per le zone esterne*

Zone esterne:

elenco ed ubicazione dei Piani Particolareggiati che si illustrano

14	Zona ex scalo Sempione	pag. 116
15	Quartiere Vigorelli	» 117
16	Q. T. 8	» 118
17	Vie Harrar, Novara, Dessiè	» 122
18	Quartiere Forze Armate	» 124
19	Zona Lorenteggio-Inganni	» 126
20	Via Antonini	» 128
21	Viale Omero	» 130
22	Palmanova	» 132
23	Cimiano Sud	» 135
24	Cimiano Nord	» 137
25	Ca' Granda	» 138
26	Villa Fiorita	» 139
27	Vialba	» 140
28	Quartiere Grigioni	» 142
29	Quartiere De Angeli Frua	» 142



Zona ex scalo Sempione

La zona dell'ex scalo Sempione è stata oggetto di vari studi, fin dall'anteguerra, tra cui è da ricordare quello denominato Milano-Verde progettato dal gruppo Pagano nel 1938. Il P.P. definitivo prevede una estesa superficie destinata a verde, che oltre ad offrire un ampio respiro a una parte della città ad alta densità edilizia forma un sistema di passeggiata-parco che congiunge il corso Sempione a corso Vercelli. La distribuzione volumetrica, che tende a raggruppare gli elementi edilizi nel verde, contrappone ad alcuni edifici alti circa m. 60 una serie di edifici di m. 21,35 e m. 39,45, con orientamento espressamente fissato. Il Piano regolatore generale stabilisce per la zona una densità semi-intensiva di 45.000 mc/ha, il che permetterà la costruzione di 19.000 vani circa.

126 - Planimetria nel rapporto 1:5000.



Quartiere Vigorelli



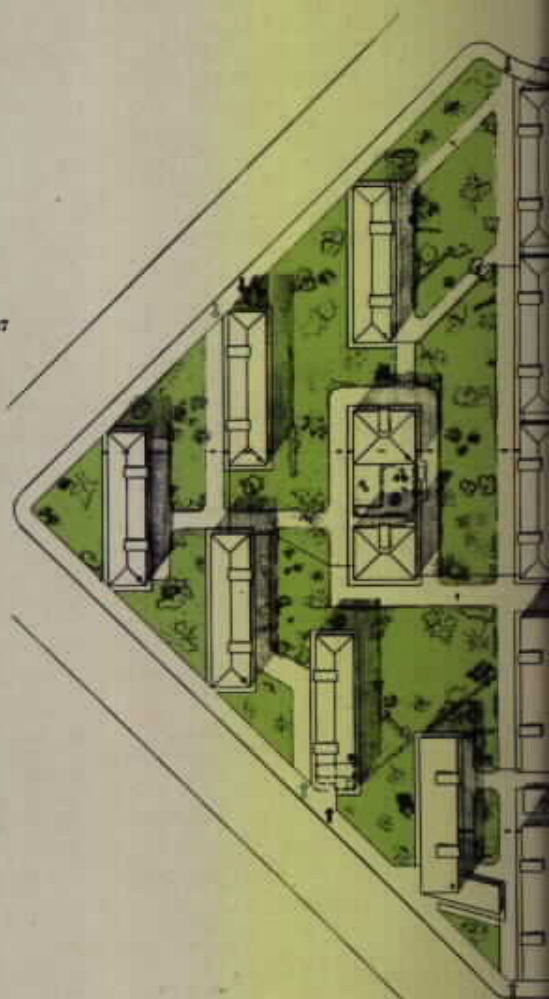
127



128

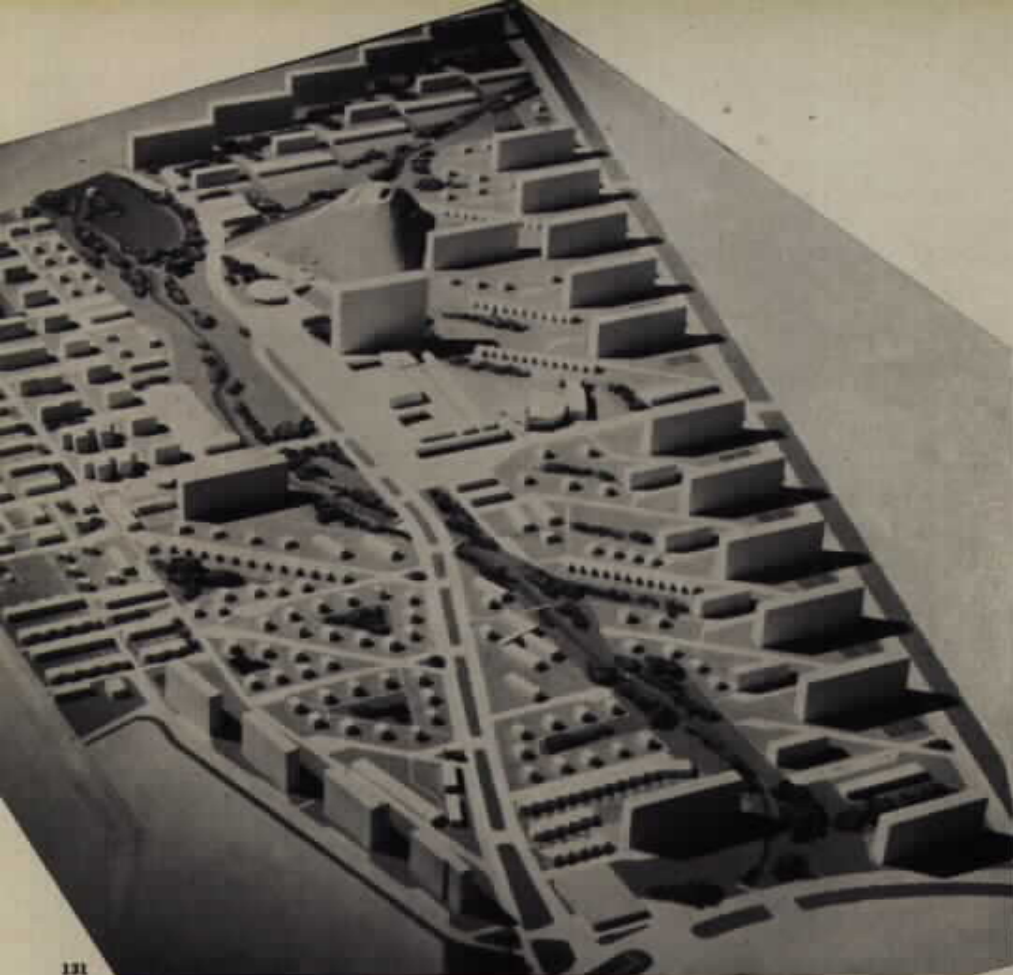


129



120 • Pianimetria nel rapporto 1:2000.

Piano di iniziativa privata, in una zona semiperiferica della città, nelle vicinanze del velodromo Vigorelli. Ha una densità di fabbricazione intensiva superiore ai 75 mila mc./ha., mentre i nuovi quartieri residenziali periferici hanno densità molto inferiori. Progetto urbanistico ed edilizio degli architetti Belgioioso, Peressuti e Rogers.



131

131 - Plastica del Q. T. 8 secondo il Piano del 1950 degli architetti Bottoni e Cerutti.
132 - Veduta del quartiere in costruzione.

Le illustrazioni e i dati relativi al Q. T. 8 sono ricavati dal Quaderno Triennale-Domus "Il Quartiere sperimentale della Triennale di Milano" a cura de arch. Piero Bottoni.

132

Q. T. 8

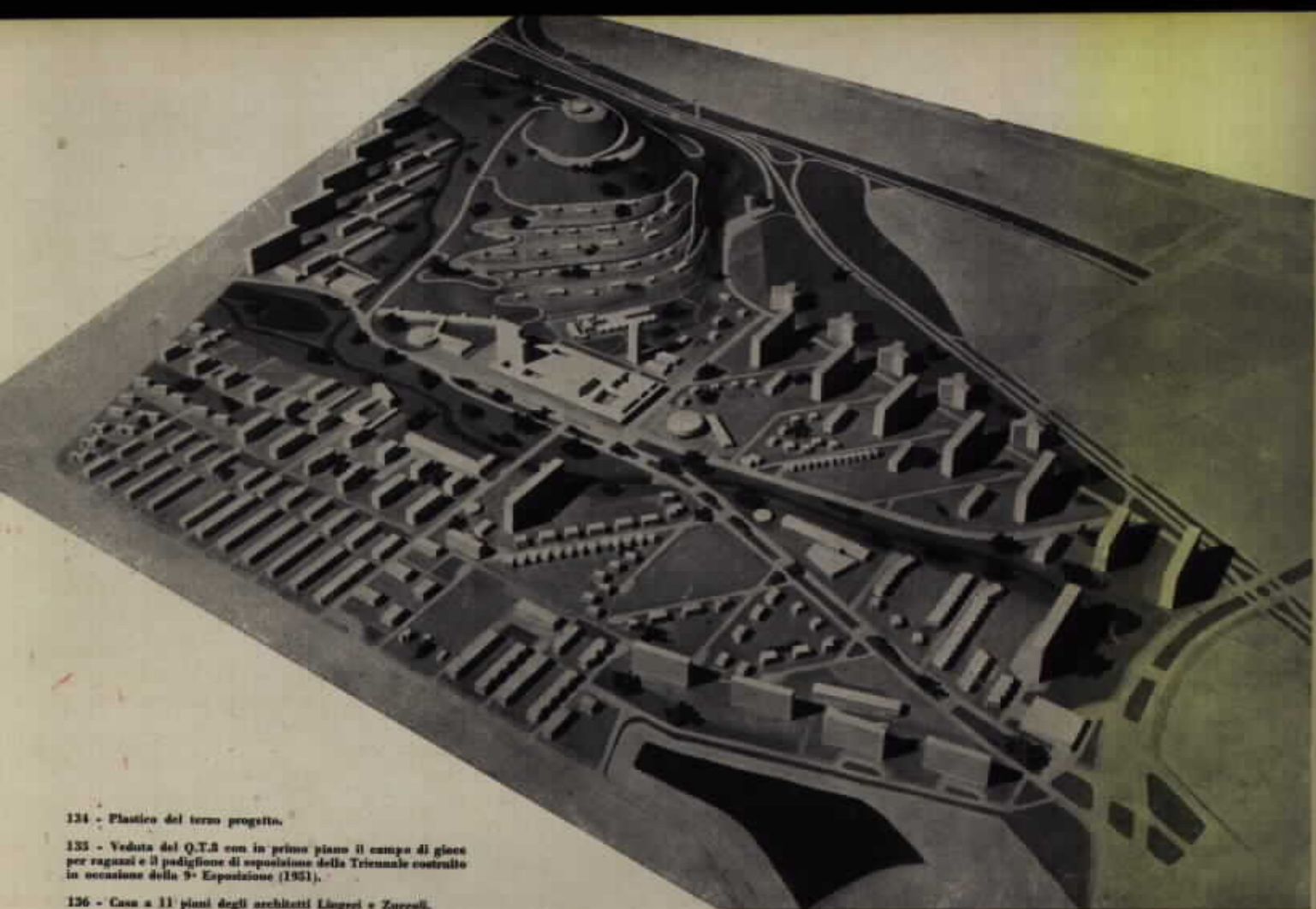
Sorto per iniziativa dell'8° Triennale di Milano quale quartiere sperimentale modello, il QT8 fa parte del gruppo di quartieri residenziali semiestensivi compresi nel Piano regolatore generale tra la zona di San Siro e il corso Sempione. Il quartiere è diviso in quattro nuclei di circa 4500 abitanti ciascuno, serviti da strade periferiche con percorsi pedonali interni svincolati da interferenze col traffico motorizzato, da un asilo e da due o tre raggruppamenti di negozi di prima necessità. Ogni due nuclei è prevista una scuola primaria mentre il centro vero e proprio del quartiere raggruppa gli edifici commerciali, per il culto e lo svago. La superficie totale del quartiere, che inizialmente era di ha. 66 circa, è stata portata, attraverso a successive elaborazioni, a ha. 94 circa, di cui ha. 67,35 destinati a verde (metri quadrati 375.694 sistemati a parco, campi da gioco, svago e riposo e mq. 297.776 destinati a orti e giardini); con una disponibilità di



- ||| nuova strada in progetto
- verde pubblico
- verde privato
- verde condominiale
- spazio pubblico pedonale
- gabbie e portici
- zona artigianale
- edifici amministrativi
- campi gioco
- n. dei piani degli edifici
- fabbricati
- centro sociale
- case edificative
- centri religiosi
- edifici poste o banche
- distanze
- sala spettacoli
- stazioni servizio auto
- tamboi coperti
- negozi
- aree destinate ad altre
- aree destinate a verde
- scuola
- municipio
- chiesa
- villa
- piazzale monumenti e p.zz. spettacoli



123 - Planimetria del 2° progetto del Q.T.E. studiato dall'arch. Bottani in collaborazione con la Divisione Urbanistica. In esso è riportata l'ulteriore elaborazione del tracciato della nuova strada per il traffico di accesso alla città. Planimetria nel rapporto 1:5.000.



134 - Plastico del terzo progetto.

135 - Veduta del Q.T.3 con in primo piano il campo di gioco per ragazzi e il padiglione di esposizioni della Triennale costruito in occasione della 5ª Esposizione (1951).

136 - Casa a 11 piani degli architetti Ligresti e Zucconi.

mq. 37,6 di verde per abitante. Una delle caratteristiche fondamentali del quartiere è costituita dalla presenza di una collina artificiale, formata dapprima riempiendo con le macerie di guerra le vecchie cave esistenti del luogo e poi continuando a sopraelevare con le materie di scavo dei nuovi edifici. La costruzione di questa collina potrà essere compiuta dal Comune entro una

quindicina di anni. Il primo piano del quartiere fu redatto nel 1946 dagli architetti Piero Bottoni, Ezio Cerutti, Vittorio Gandolfi, Mario Morini, Gino Pollini, Mario Pucci, Aldo Putelli per incarico dell'allora Commissario straordinario della Triennale architetto Piero Bottoni. L'esistenza di una grande cava nella zona nord-ovest dell'area veniva utilizzata per la formazione di un lago

attorno al quale si sviluppava un parco di notevole ampiezza, comprendente due piccole colline e una zona sportiva. La composizione urbanistica era essenzialmente quella citata di quattro settori residenziali confluenti in un centro ed una piazza principali; erano previsti grandi edifici lineari orientati secondo l'asse eliotermico, periferici rispetto ad una zona di costruzioni basse immerse





nel verde. Il secondo piano, del 1950, studiato dagli arch. Piero Bottoni e Ezio Cerutti, risponde all'esigenza di un maggiore sfruttamento edilizio delle aree. Delle due colline previste una assume una più determinata configurazione mentre l'altra viene sostituita con un piccolo lago. La chiesa è quella presentata dai vincitori del concorso per il centro religioso. Questo secondo progetto è en-

trato a fare parte del Piano regolatore generale di Milano approvato nel 1953.

Il terzo piano del 1953, studiato dall'arch. Bottoni, in collaborazione con la Divisione Urbanistica, che costituisce una variante del nuovo Piano regolatore generale per la zona del Q. T. 8, apporta ai precedenti le modifiche rese necessarie in seguito al sempre più stretto

legame del quartiere con la città. Particolare importanza assume l'attrezzatura della nuova strada nella zona nord a piste differenziate e raccordate per il traffico di accesso alla città, in collegamento con le autostrade. La collina diviene qui parte di un grande parco cittadino e su di essa è prevista anche una edificazione a ville con giardini alternati a strade locali.



Vie Harrar, Novara, Dessiè



137

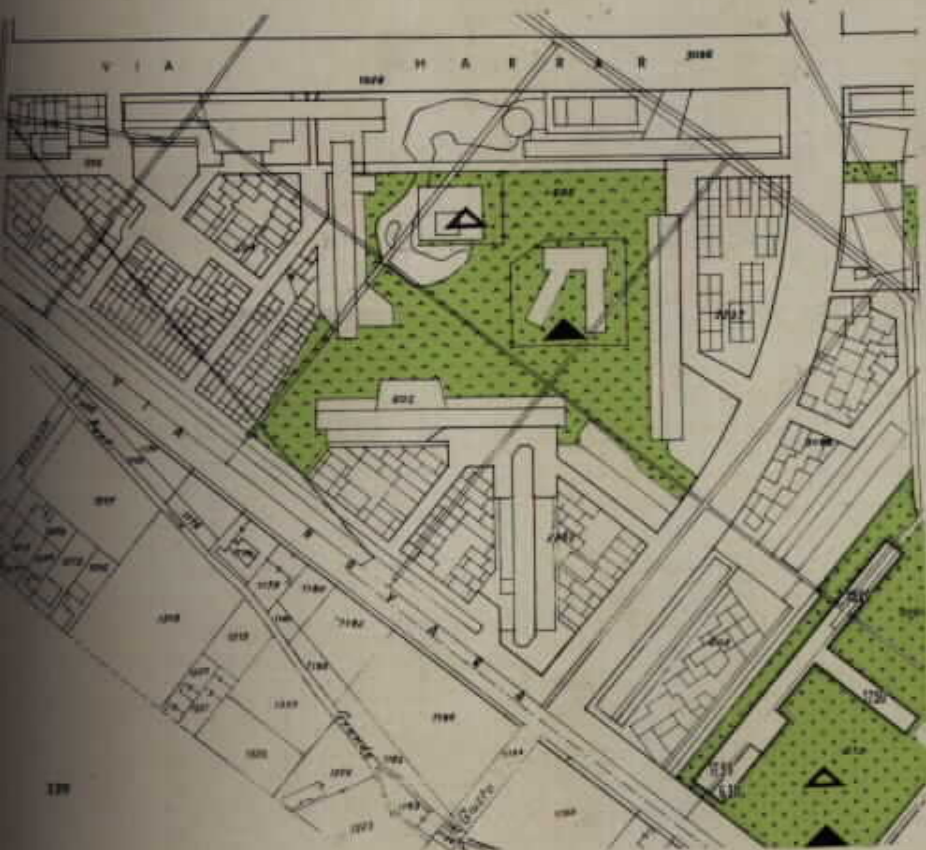
137 - Planimetria nel rapporto 1:10.000 - 138. Veduta generale della zona verso lo studio di S. Siro e l'ippodromo.

La vasta zona di espansione residenziale prevista dal Piano Regolatore generale lungo la via Novara, a Sud della zona di S. Siro, è stata compresa in un unico piano particolareggiato per dare vita ad una grande unità residenziale con chiesa, scuola, asilo, mercato, attrezzature pubbliche e sportive.

La progettazione del nuovo complesso, studiata dalla Divisione Urbanistica del Comune, segue in linea di massima l'impostazione compositiva del nucleo INA Casa (già realizzato e di cui diamo alcune illustrazioni) progettato dagli architetti Figini Pollini e Ponti, in cui ad un grande spazio centrale delimitato da blocchi a cinque piani si contrappongono spazi minimi definiti da casette a due piani.

138





139

141



140

Il quartiere INA-Casa progettato dagli arch. Figini, Pollini e Ponti.
139 - Planimetria nel rapporto 1:4.000; 140 - case unifamiliari a due piani; 141 - veduta del quartiere da S. Siro.





142 - Piano particolareggiato del complesso edilizio di via Forze Armate. A levante della via Fratelli Zola, il quartiere INA-Casa realizzato su progetto degli architetti Ceotti e Marascotti. La chiesa è stata realizzata su progetto degli architetti Figini e Pollini.

Quartiere Forze Armate





144

143-144 - Spazi interni del quartiere INA-Casa.

145 - Particolare di uno degli edifici del quartiere INA-Casa. Progettata arch. Ezio Cerutti.

145



Il Piano particolareggiato predisposto dalla Divisione Urbanistica raggruppa in un unico comprensorio, oltre ad alcune minori iniziative private, anche il nucleo residenziale INA-Casa progettato dagli architetti Cerutti e Marescotti, dotato di un proprio centro servizi.

Gli spazi liberi nelle zone residenziali sono stati ricolati a verde privato e negli stessi sono previsti numerosi campi di gioco per bambini.

Particolarmente curate le sistemazioni esterne eseguite dall'Ufficio Giardini del Comune.

Completano il quartiere la chiesa, l'asilo, il campo sportivo e un centro negozi già in funzione.



Zona Lorenteggio - Inganni

146

147



Le numerose iniziative sviluppatesi nella zona di espansione di via Lorenteggio e di via Inganni dall'anteguerra ad oggi, attuate in gran parte prima dell'approvazione del P. R. G., hanno reso necessario un piano di coordinamento e di integrazione dei vari piani parziali predisposti da Enti e da privati al fine di costituire unità residenziali unitarie dotate di centri di vita locali adeguatamente attrezzati. Questa opera di coordinamento fa parte della revisione in atto per la zona A, affidata all'ing. Aldo Putelli.

146 - Veduta della zona di via Lorenteggio e di via Inganni.

147 - Gruppo di abitazioni a ponente di via Inganni. Progetto del Comune.

148 - Veduta di via Inganni.

149-150 - Complesso di case alte a levante di via Inganni. Progetto del Comune. Nella foto 149 sono visibili i negozi costruiti lungo la strada principale.

151 - Stralcio del piano studiato dall'ing. Putelli per il coordinamento delle iniziative esistenti e in atto nella zona A di revisione. Planimetria nel rapporto 1:10.000.

148





- 1 scuola elementare
- 2 scuola secondaria
- 3 villi a nidi
- 4 palazzine
- 5 centri sportivi
- 6 cinema
- 7 acquedotto
- 8 negozi e servizi
- 9 centri culturali e sociali
- 10 centri assistenziali
- 11 polifunzionale

Via Antonini



132 - Planimetria nel rapporto 1:5000.

133

Nucleo edilizio ultimato negli anni 1950-51 e realizzato quasi interamente dal Comune. È caratterizzato da un unico tipo edilizio, con case a cinque piani ad orientamento uniforme, disposte in modo da formare al centro un grande spazio interno sistemato a giardino e sul lato a ponente un vasto gioco per i bambini. Ha una densità di 500-600 ab./ha. e una densità di fabbricazione di 45 mila mc./ha.

Sono attualmente in costruzione le attrezzature collettive, tra cui la chiesa ed opere parrocchiali su progetto dell'arch. Cerutti.

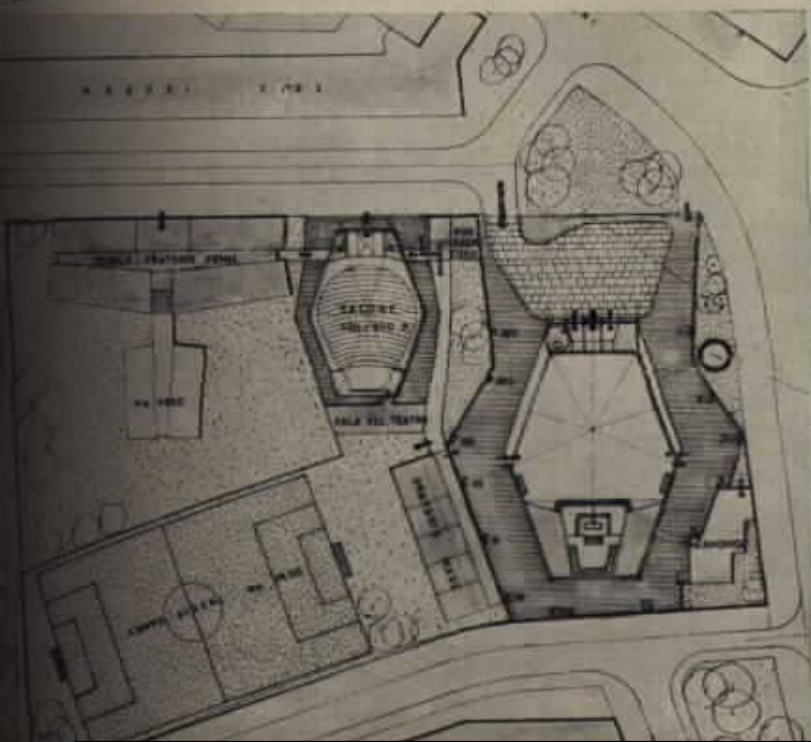
È visibile nella illustrazione la centrale termica per il riscaldamento del quartiere.



153-154-155 - Vedute del nucleo
edilizio di via Antonini.



156-157 - Planimetria e plastico del
Centro religioso e sociale proget-
tato dall'arch. Elio Ceutti.



Viale Omero

Il quartiere è sorto nell'immediato dopoguerra su di un'area di proprietà del Comune, nella quale erano già costruite le strade che definivano gli isolati risultanti nel piano. La progettazione predisposta dal-

l'Ufficio Edilizia Popolare del Comune è impostata su un unico tipo di edificio a cinque piani con orientamento costante. Le attrezzature di quartiere comprendono la centrale termica per il

riscaldamento centralizzato di tutti gli alloggi, già realizzata e visibile nella foto panoramica, ed i negozi con abitazione sovrastante costruiti su progetto degli Uffici Tecnici del Comune.

138 - Veduta del quartiere.





Quattre di viale Omero:
 159 - Planimetria nel rapporto 1:5000;
 160 - Il centro dei negozi;
 161 - Sistemazione a verde e giochi di bambini in un nucleo di abitazioni.





165

164-165 - Vedute della zona tra viale Palmareva e via Padova. 166 - Zona dei negozi lungo la via Derna.



166

Cimiano Sud

Il secondo dei quartieri in costruzione lungo il viale Palmanova è formato da piccoli nuclei residenziali con densità edilizia non superiore ai 25.000 mc./ha., alcuni dei quali con case a schiera, collegati da grandi spazi destinati a verde pubblico e privato.

Particolarmente importanti il centro del quartiere e il gruppo scolastico, realizzati su progetto dell'arch. Giancarlo De Carlo (fig. 168).

Il quartiere godrà inoltre della vicinanza del Parco Lambro, con il quale confina a Sud.



167

168



165 - Pianimetria del quartiere Cimiano Sud nel rapporto 1:5000.



166-170 - Vedute della zona circostante il vecchio abitato di Cimiano con il nuovo quartiere in costruzione.

169

170





171

Cinisio Sud: 171 - Il gruppo scolastico progettato dall'arch. Giancarlo De Carlo. 172 - Il quartiere di Cinisio visto dal Lambro. 173 - Un nucleo di case a schiera a lato di viale Palmare.



172

173



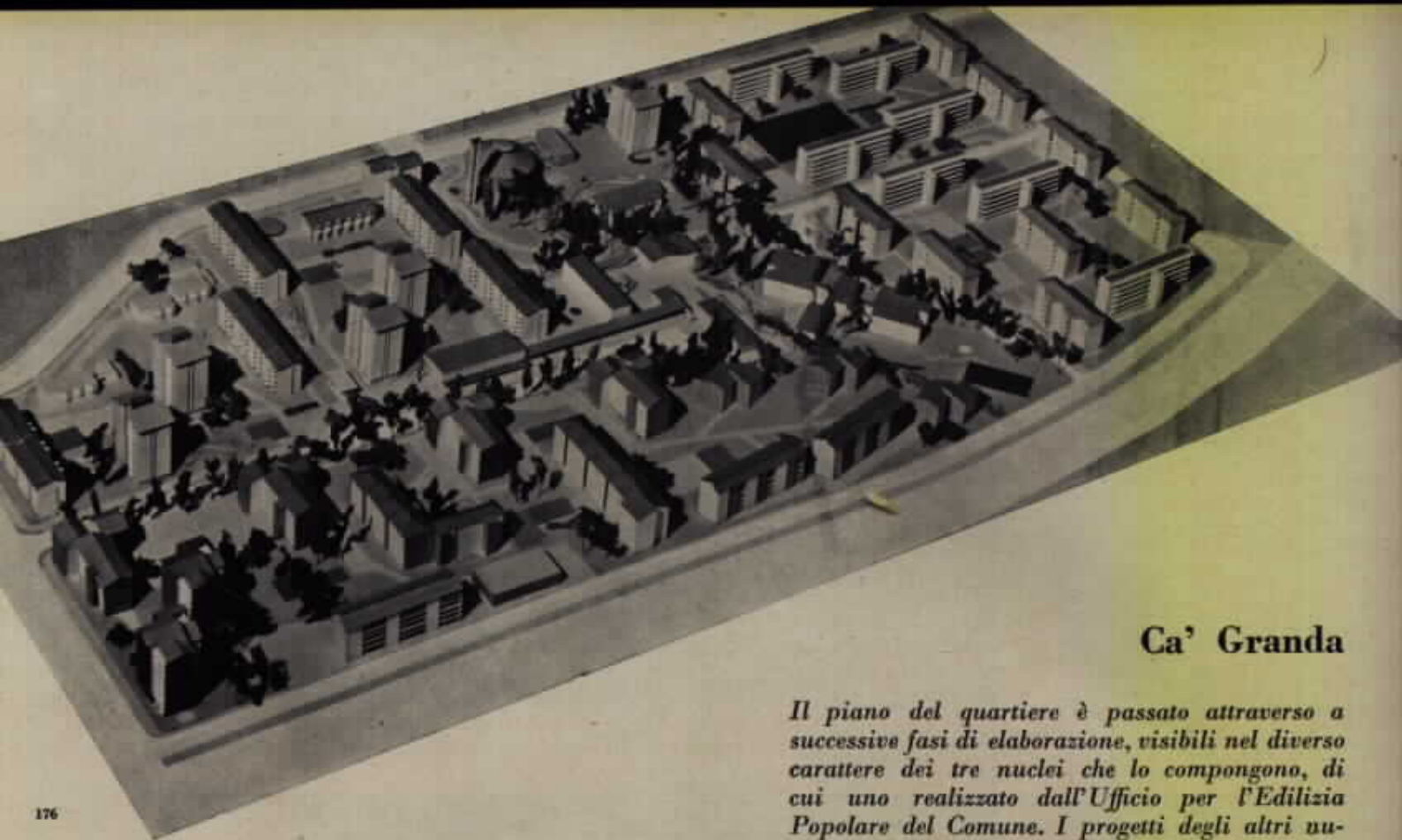
Cimiano Nord



Quartiere per i dipendenti dell'Azienda Tranviaria Municipale, progettato dall'arch. Tito Varisco. Come i due precedenti è dotato di un proprio centro di servizi, comprendente anche una sezione staccata dei servizi civici. La densità edilizia prevista dal Piano particolareggiato è di 25.000 mc./ha. Il quartiere è unito al viale Palmanova da un asse di collegamento, convogliante il traffico locale, che resta così nettamente separato dal grande traffico.

174 - Planimetria del quartiere Cimiano Nord nel rapporto 1:5000. 175 - Plastico.

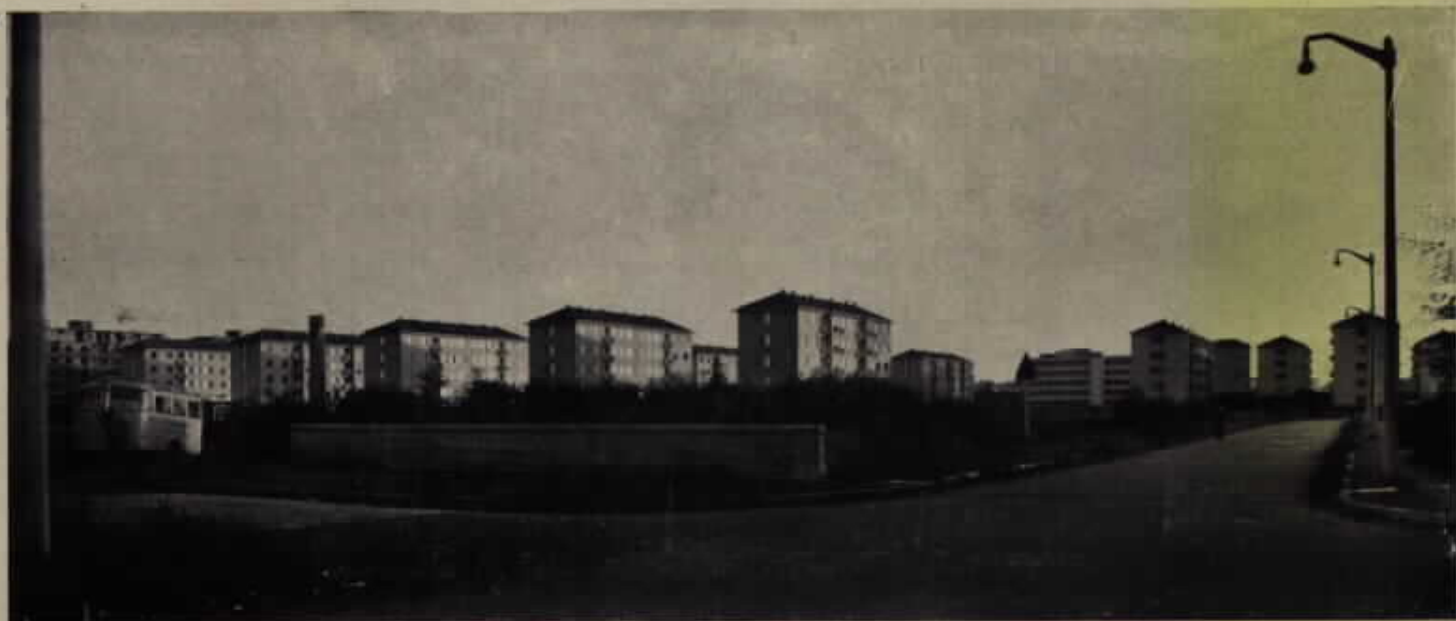




Ca' Granda

Il piano del quartiere è passato attraverso a successive fasi di elaborazione, visibili nel diverso carattere dei tre nuclei che lo compongono, di cui uno realizzato dall'Ufficio per l'Edilizia Popolare del Comune. I progetti degli altri nuclei sono dovuti in parte all'arch. Gandolfi e in parte all'arch. Cerutti e all'ing. Putelli.

176



177

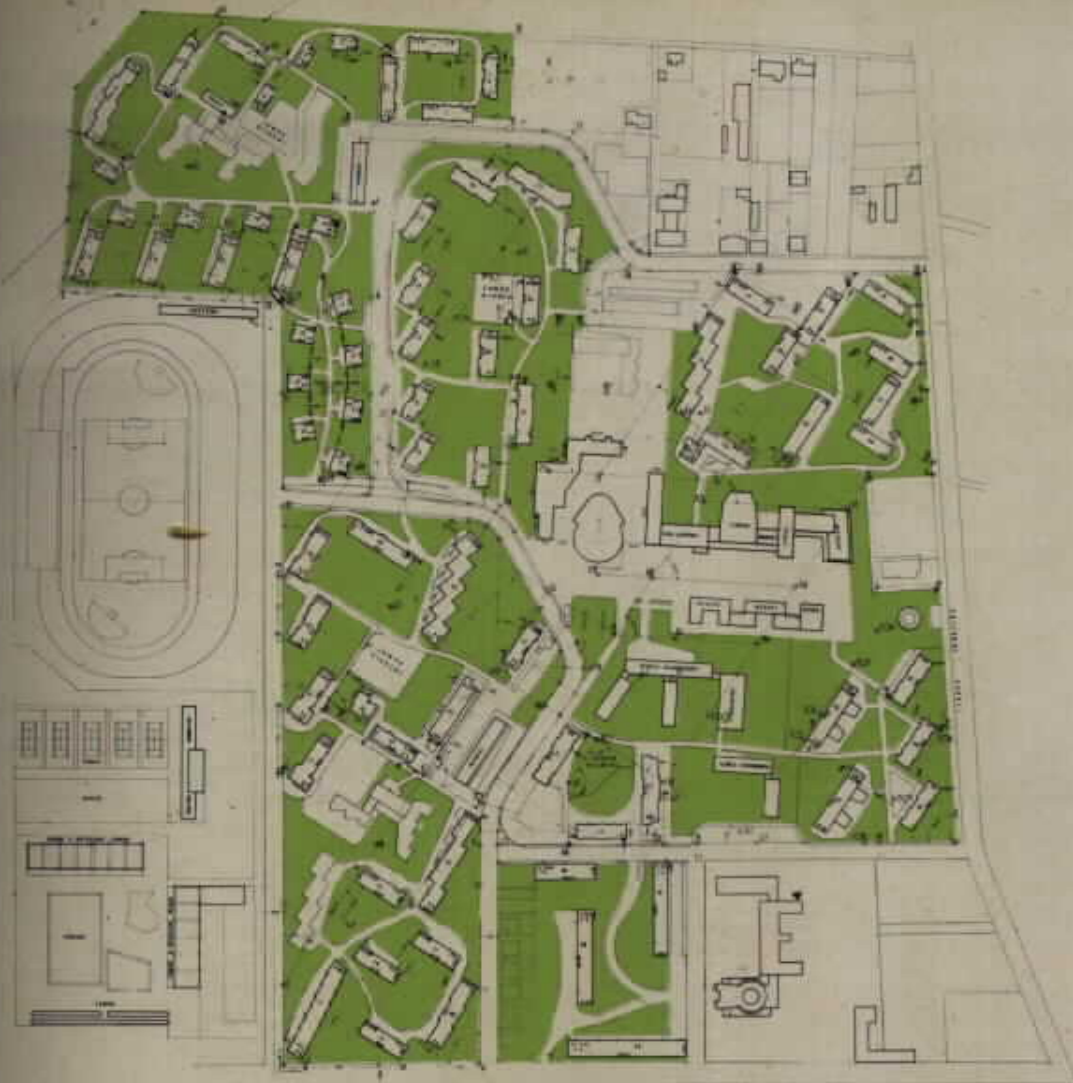


178

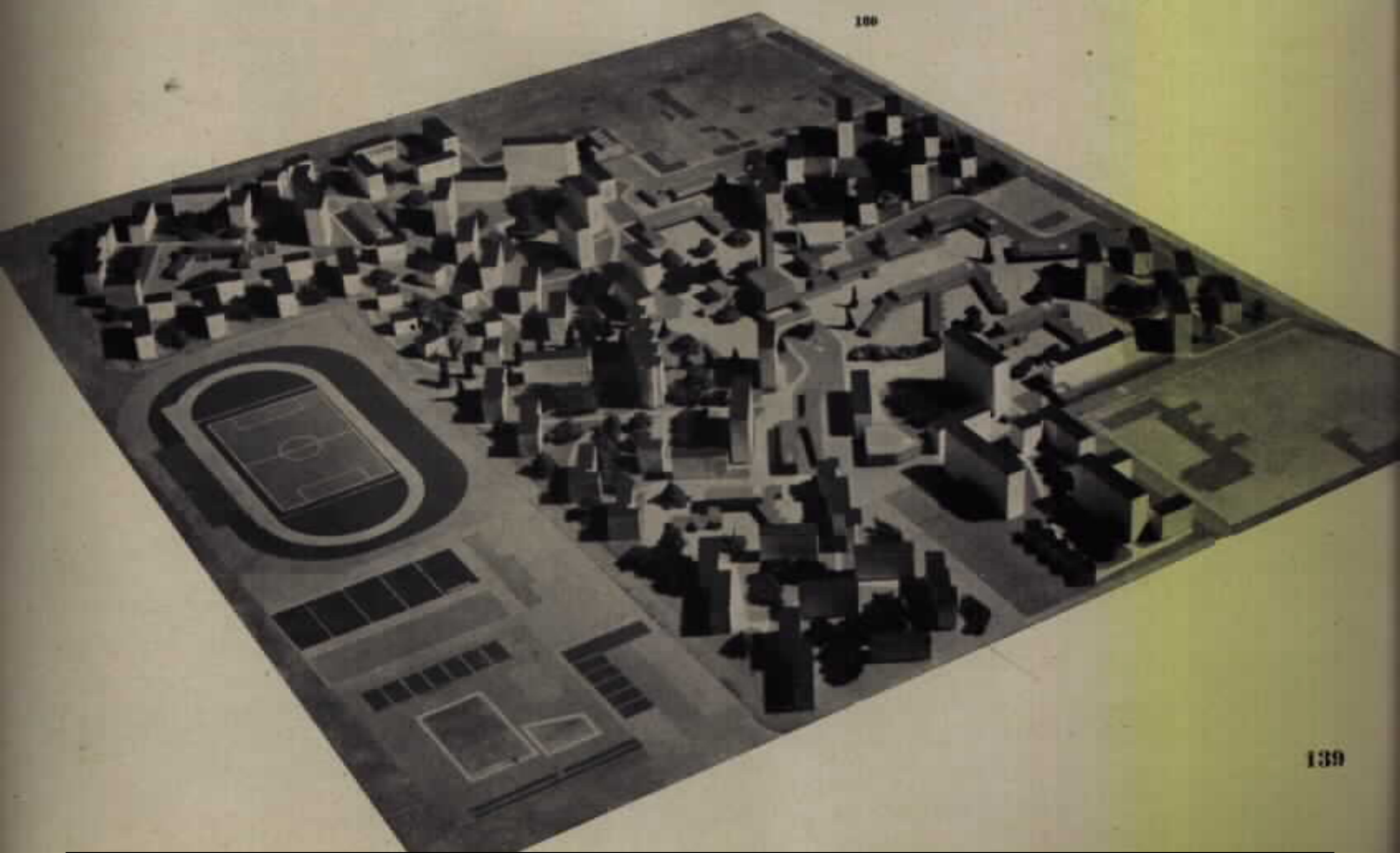
Villa Fiorita

Il quartiere è stato progettato dall'Istituto Autonomo Case Popolari e il suo studio iniziato dal defunto ingegnere Ireneo Dotallevi, esso si compone di quattro nuclei residenziali aventi ognuno un proprio centro di vita e tangenti ad un centro civico nel quale sono previsti chiesa, centro sociale, negozi, albergo, uffici, cinema, mercato, autorimessa e scuola. Il piano prevede inoltre a ponente del quartiere un notevole complesso di attrezzature sportive.

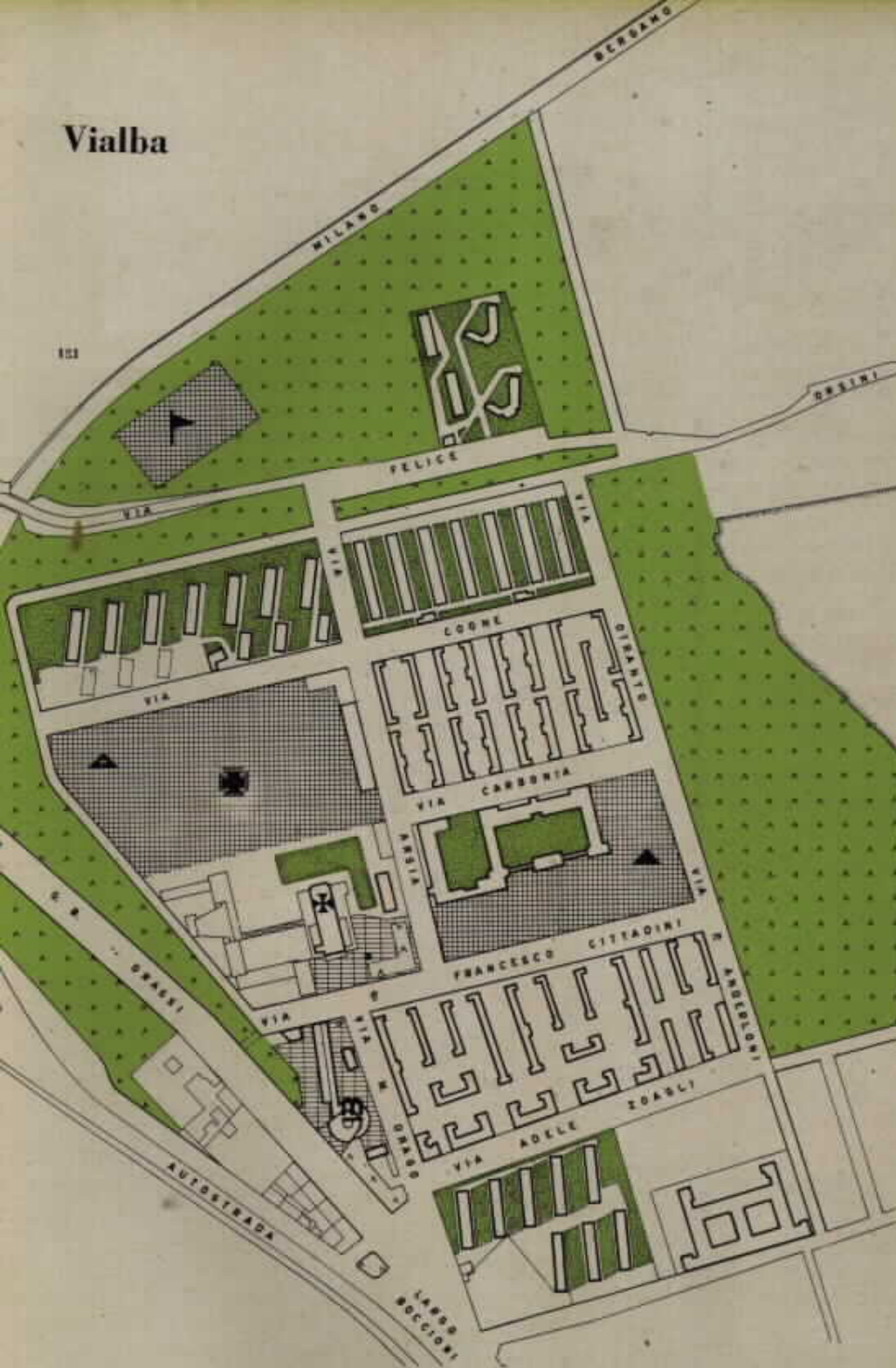
Il progetto verrà realizzato con edilizia sovvenzionata a mezzo delle varie leggi in vigore.



179 - Planimetria nel rapporto 1:5000.



Vialba



Due gruppi di case popolari esistenti nella zona Nord adiacente alla stazione terminale delle autostrade e già dotati di scuola elementare, hanno dato occasione allo studio di una unità residenziale autosufficiente di 15-20.000 abitanti.

Il piano predisposto dalla Divisione Urbanistica, partendo dalla situazione precostituitasi, si sviluppa entro la maglia stradale tracciata in base al Piano regolatore 1934. Particolare cura è stata posta nella sistemazione degli spazi liberi come pure delle attrezzature di quartiere.



182

181 - Planimetria del quartiere nel rapporto 1:5000.

182 - L'opera Pastor Angelicus, dormitorio e mensa per lavoratori. La cessione a privati dei negozi a piano terreno ha permesso l'autofinanziamento dell'installazione.

183 - Veduta della via M. Drago che ha come fondale la chiesa progettata dall'arch. Amos Edallo in collaborazione con l'architetto Vincenzi. Sulla sinistra il mercato coperto dell'architetto Arrighetti.

Nella pagina a fronte:

184 - Il nucleo di abitazioni dell'Istituto Case Popolari progettato dall'arch. Piero Bottani.

185 - Il nucleo di abitazioni progettato dall'arch. Frances Albini a nord della via Felice Ossini.



183





Quartieri di iniziativa privata

Quartiere Grigioni (figg. 186, 187)

Il quartiere sorge per iniziativa della O. M. ed è in fase di avanzata costruzione.

Il piano, iniziato prima dell'approvazione del nuovo P.R., si basa ancora sulle disposizioni del P.R. del 1934, dal quale deriva una maggior densità di fabbricazione. L'Ufficio Urbanistico è riuscito tuttavia ad ottenere a titolo gratuito una vasta zona riservata a verde pubblico.

Quartiere De Angeli-Frua (figg. 188, 189)

Il quartiere rappresenta una delle utilizzazioni più intensive ammesse dal P.R. 53 con l'applicazione dei 65.000 mc./ha.

186


187 - Planimetria del Quartiere Grigioni nel rapporto 1:5.000.



188

189 - Planimetria del Quartiere De Angeli-Frua nel rapporto 1:5.000.





*Piani particolareggiati
di sistemazioni stradali*



190

191



Oltre ai numerosi piani particolareggiati relativi a zone residenziali, la Divisione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico ha pure elaborato alcuni piani esecutivi di sistemazioni stradali. Nelle pagine che seguono sono illustrati quattro di questi piani, che riguardano le zone contrassegnate nella fig. 190, comprendenti quattro dei principali innesti tra la rete stradale esterna e quella interna alla città. I piani esecutivi di sistemazione stradale non soltanto hanno il compito specifico di definire in dettaglio le sedi stradali e le varie opere destinate ai raccordi ed ai sopra e sottopassi per la costruzione di nodi senza incroci, e di definire la destinazione e gli allineamenti nelle aree di risulta, ma si propongono pure di variare, là dove occorre, il tracciato stradale previsto dal P.R.G., adattandolo alle esigenze specifiche di luogo e di tempo. A tal proposito e per una corretta interpretazione giova ricordare che, per quanto riguarda la rete stradale, il P.R.G. 53 si trovò ad essere in gran parte vincolato e predeterminato dal preesistente piano del '34, che prevedeva una fitta maglia stradale e che, essendo in attuazione, aveva determinato una situazione di fatto difficilmente modificabile sia per le strade e per le lottizzazioni realizzate o in corso di realizzazione sia per le numerose convenzioni stipulate al riguardo tra Comune e privati. L'esperienza consiglierebbe dunque di mantenere, anche in questo campo, il P.R. in termini il più possibile generali, per demandare ai piani esecutivi la precisa definizione delle sedi e delle opere. Nelle illustrazioni che seguono sono stati indicati in bruno i tracciati previsti dal P.R. 53, in nero le indicazioni di P.P. ed in ocra le nuove sedi stradali e le opere dei nodi di innesto.






La rete viaria urbana sarà completata con la costruzione degli assi attrezzati in corso di esecuzione (in rosso) e con l'attuazione della metropolitana, di cui si illustra il tracciato dei vari tronchi (fig. 191).



Rete stradale del P.R. 1953

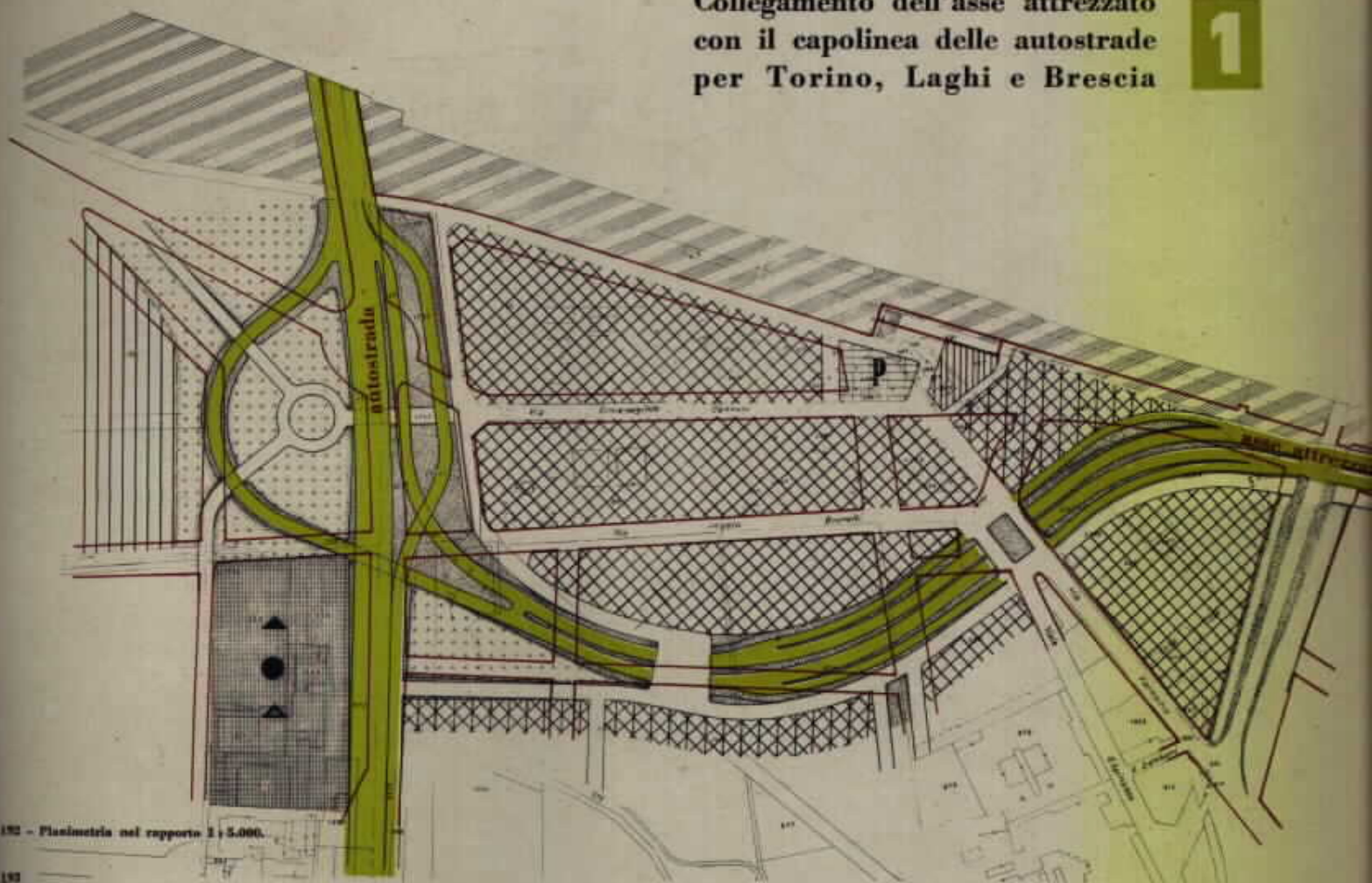
Rappresentazione nel rapporto 1:40.000



-  strade esistenti
-  strade in costruzione
-  strade del nuovo P. R.
-  strade soppresse dal nuovo P. R.
-  verde agricolo

Collegamento dell'asse attrezzato
con il capolinea delle autostrade
per Torino, Lagni e Brescia

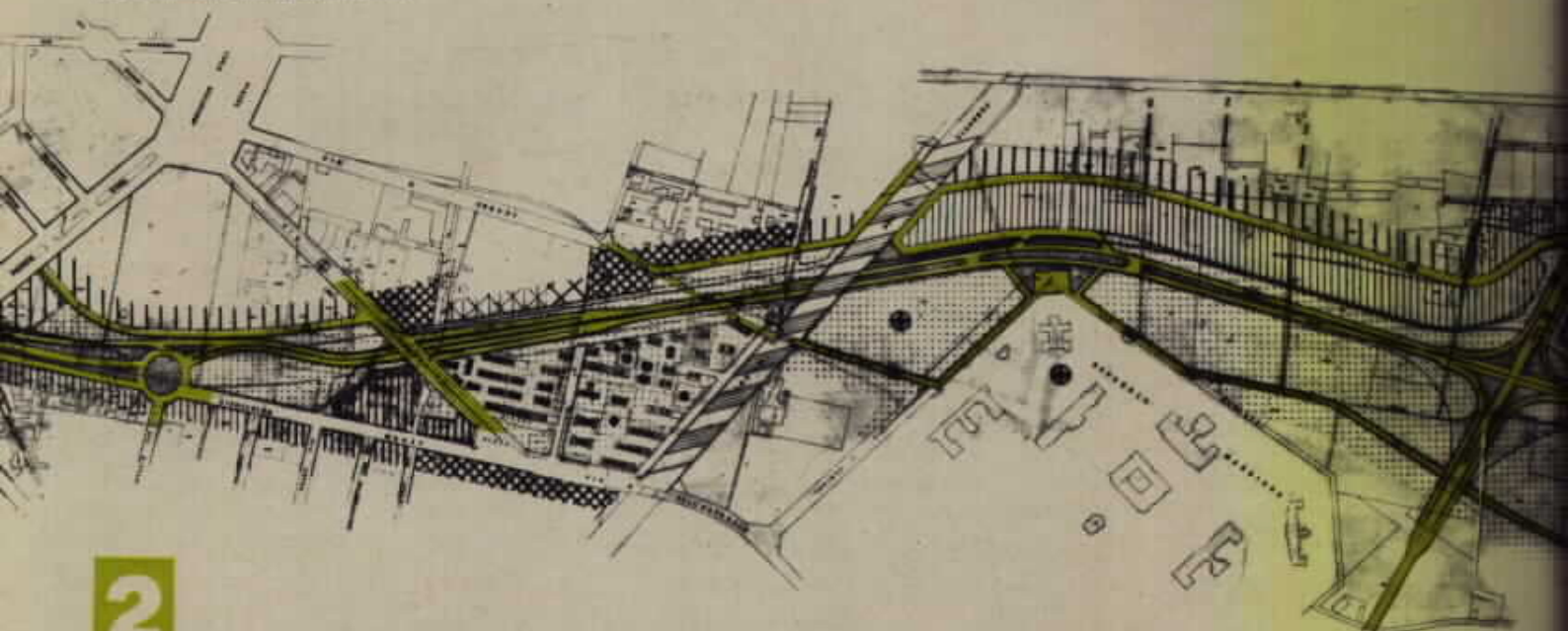
1



192 - Planimetria nel rapporto 1:5.000.

193



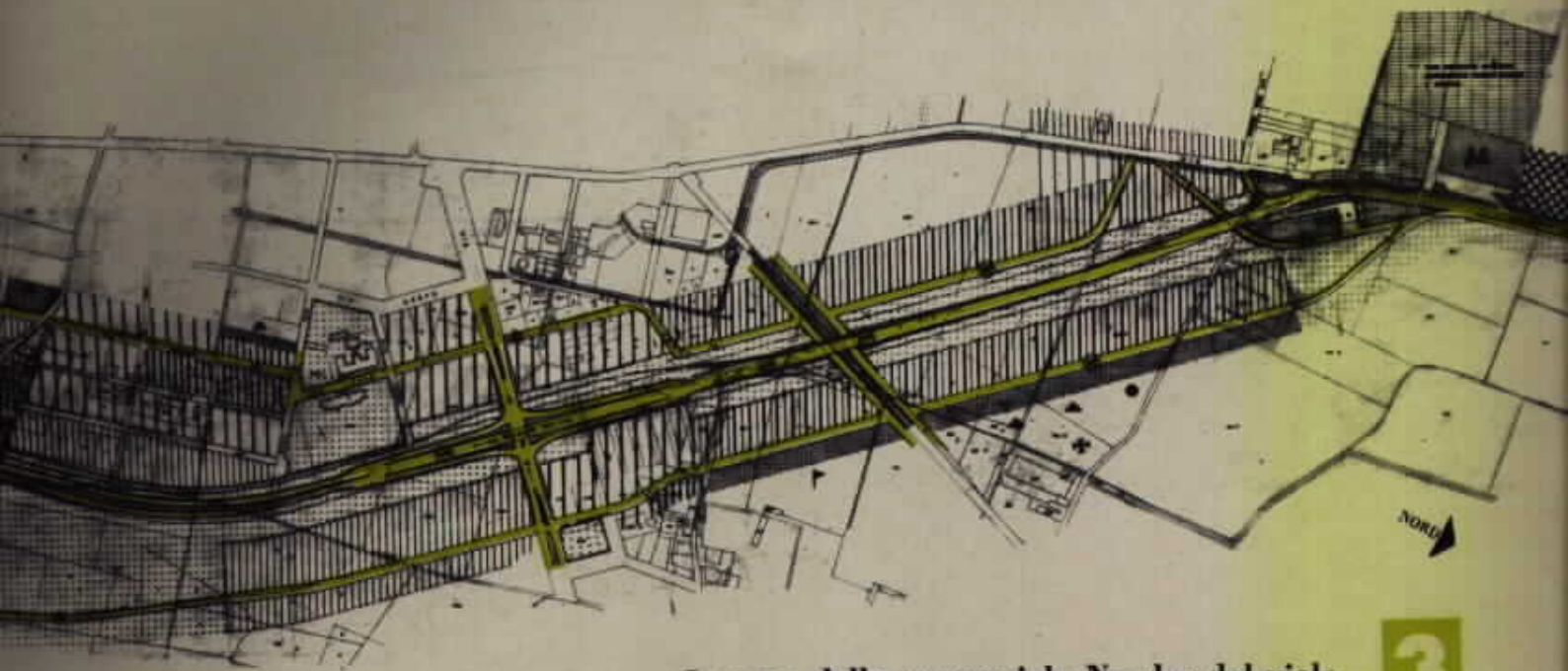


2

Nuova strada Comasina

195






Innesto della tangenziale Nord e del viale Palmanova nella S. S. Padana superiore

3

176 - Planimetria nel rapporto 1:5000.





Attrezzature cittadine



199



200

svago e riposo

199-200 - Attrezzature per il gioco dei bambini e per la sosta, in viale Regina Margherita, presso la Rotonda.



201

150



202

parchi



205



203 - Il parco della palazzina reale.
 204 - Giardino pubblico in via dei Giardini.
 205 - Il parco Bastian.



206

parco Sempione



208



209

- 206 - Viale del Parco.
- 207 - Giardino della Triennale.
- 208 - Il Palazzo dell'Arte.
- 209 - Proposta di ampliamento e di ammodernamento del Parco, degli Architetti Vittoriano Viganò e Piero Perinai.




























207



Attrezzature pubbliche esistenti e previste dal nuovo P.R.

Rappresentazione nel rapporto 1:40.000



-  Ospedali esistenti
-  Ospedali in progetto
-  Fiera campionaria
-  Centri di vita
-  Centri di quartiere
-  Negozi esistenti
-  Negozi nei centri di vita previsti dal P.R.
-  Zone annonarie esistenti
-  Zone annonarie in progetto
-  Attrezzature di nettezza urbana esistenti
-  Attrezzature di nettezza urbana in progetto
-  Piscine e bagni pubblici
-  Lavatoi
-  Centrale del latte esistente
-  Centrale del latte in progetto
-  Stazione ferroviaria centrale esistente
-  Stazioni ferroviarie secondarie esistenti
-  Stazioni ferroviarie in progetto
-  Stazioni automobilistiche in progetto
-  Stazioni grandi linee in progetto
-  Cimiteri esistenti
-  Cimiteri in progetto
-  Zone sportive esistenti
-  Zone sportive in progetto
-  Verde pubblico esistente
-  Verde pubblico in progetto
-  Verde agricolo



210

parco Lambro



211



San Siro
stadio e ippodromo





215



216



217



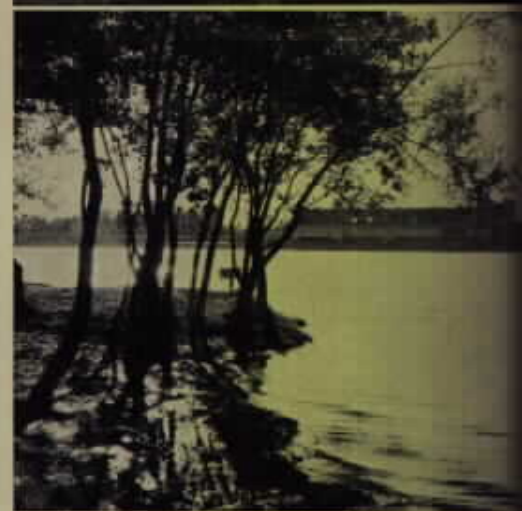
218

idroscalo

219



220
221



222
156

223

Aspetti giuridici del P. R. G.

Aspetti giuridici del nuovo Piano Regolatore Generale e problemi connessi

L'esame dal punto di vista giuridico del nuovo piano regolatore generale non è possibile, nè risulterebbe utile, ove non si premettesse un cenno sulla evoluzione dei concetti giuridici in materia di piano regolatore e non ci si preoccupasse di considerarlo come l'ultimo della sequenza dei piani regolatori milanesi e di esaminarlo, non solo sulla scorta delle disposizioni legislative vigenti, ma anche in raffronto con i provvedimenti normativi, che le hanno precedute.

Con il graduale formarsi della scienza urbanistica, il concetto di piano regolatore, che si aveva nel secolo scorso, e che traeva la sua origine dalle norme di polizia locale e la sua giustificazione nella esigenza di risanamento e di rinnovamento dei centri urbani, si è notevolmente trasformato, affinato e completato. Nella legge fondamentale sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità del 1865 venivano disciplinati, sia pure con poche norme, i piani regolatori edilizi e quelli di ampliamento (1). I piani regolatori edilizi potevano essere adottati solo dai comuni con più di diecimila abitanti ed erano destinati ad indicare le « linee da osservarsi nella ricostruzione di quella parte dell'abitato, in cui sia da rimediare alla viziosa disposizione degli edifici, per raggiungere l'intento » di « provvedere alla salubrità ed alle necessarie comunicazioni ». I piani regolatori di ampliamento potevano essere adottati invece da ogni comune, qualunque fosse il numero dei suoi abitanti, purchè fosse « dimostrata l'attuale necessità di estendere l'abitato ». Essi consistevano nelle « norme da osservarsi nella edificazione di nuovi edifici al fine di provvedere alla salute dell'abitato ed alla più sicura, comoda e decorosa sua disposizione ». Il legislatore del 1865 — evidentemente — voleva distinguere fra il caso, in cui si dovesse per ragioni di igiene e di viabilità incidere sulla parte esistente dell'abitato, e quello in cui si dovesse provvedere solo al suo ordinato e razionale sviluppo.

Ben presto i concetti, chiari e aderenti alla realtà del tempo di emanazione della legge, risultarono superati e ciò per un complesso di cause, che vale la pena di accennare. Quasi sempre l'espansione dell'aggregato urbano impose la necessità di rinnovamento della parte esistente e d'altro lato la demolizione per apertura di nuove vie e piazze nell'abitato e per risanamento di quartieri antigie-

nici determinarono la creazione di nuovi quartieri di espansione, per cui lo studio di un piano regolatore necessariamente quasi sempre venne a comprendere le due figure. Inoltre, per effetto del progresso e per la sempre più intensa vita collettiva, la pianificazione non poteva più limitarsi a prescrivere gli allineamenti, sia per le strade esistenti o da aprire nel corpo vivo dell'abitato, sia per quelle nei quartieri di nuova formazione, ma doveva anche riguardare la precisazione e quindi la predisposizione dei servizi pubblici collettivi indispensabili per la vita dei nuovi quartieri. Ci si è venuti così accorgendo ben presto che l'espansione edilizia, talvolta subitanea ed imponente come massa, rendeva indispensabile la creazione in ogni quartiere di edifici scolastici che venivano ad essere ubicati spesso male sulle poche aree rimaste disponibili e, così pure è a dirsi, per gli edifici di culto e per gli altri inerenti ai servizi collettivi. Ci si accorse poi che non è sufficiente creare le case per ospitare la popolazione, ma che l'espandersi dell'abitato richiede mezzi di trasporto collettivo, reti di distribuzione dell'acqua potabile, dell'energia elettrica e del gas, la formazione delle fognature e dei relativi recapiti e infine la formazione di mercati e di altri servizi e di luoghi di svago, ecc. Si ebbe così il graduale formarsi del convincimento che solo con una pianificazione, che indicasse e regolasse le varie esigenze del vivere civile, sarebbe stato possibile raggiungere gli scopi della pianificazione, che il legislatore del 1865 credeva di poter conseguire solo con la disciplina degli allineamenti stradali.

Così, mentre i primi piani regolatori non furono accompagnati da norme speciali perchè le esigenze suaccennate non si erano ancora chiaramente manifestate, i piani regolatori più recenti, ma sempre anteriori alla legge urbanistica del 1942 (che come è noto ha disciplinato in modo organico la materia), vennero invece corredati di numerose norme di attuazione e nelle relative relazioni tecniche si sono via via affacciati i problemi che il nuovo concetto di pianificazione si accinge a risolvere.

Può essere interessante a riprova di quanto si è detto prendere in esame i provvedimenti di approvazione dei piani regolatori che si sono susseguiti a Milano dal 1888 al 1953. Prescindendo dai decreti di approvazione di piani particolareggiati riguardanti alcune sistemazioni cittadine, si può consta-

tare che i provvedimenti di approvazione del piano regolatore di Milano, adottato dalla Giunta Negri e consacrati rispettivamente nel decreto reale 29-4-1888 riguardante il circondario interno (2) e nella legge 11 luglio 1889 n. 6210 riguardante il circondario esterno (3), non contengono norme particolari di attuazione, ma si limitano ad indicare il termine per l'attuazione (salvo la precisazione, contenuta nel secondo provvedimento, della facoltà di imposizione di contributi a carico dei proprietari dei beni confinanti o contigui alle opere previste nel piano a sensi degli artt. 77 e segg. della legge del 1865 e delle modalità di approvazione delle varianti al piano mediante decreto).

Solo con la legge di approvazione del piano regolatore del 1912, oltre alle indicazioni indispensabili per la identificazione del piano e della durata, si ebbero delle norme complementari per l'attuazione molto estese e si ebbe anche un regolamento di esecuzione (4). Le norme cui si accenna avevano il carattere di vere e proprie norme edilizie, che costituirono poi lo spunto per quelle, invece più sintetiche, che sono contenute nella legge del 1934. Accanto ad esse si introduceva una norma molto importante per la quale l'approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione oltre la cerchia delle Mura Spagnole veniva demandata al Prefetto. Tale norma prometteva buoni risultati, perchè permetteva una celerità di approvazione, che è vano sperare anche per piani particolareggiati di modeste proporzioni finchè l'approvazione di essi sia riservata agli organi centrali dello Stato, come è prescritto dalla legge urbanistica del 1942 e come era prescritto anche dalla legge di approvazione del piano regolatore di massima edilizia e di ampliamento del 1934.

Dopo la prima guerra mondiale, con l'espandersi notevole dell'abitato di Milano, si sono avute le annessioni al territorio comunale di numerosi comuni limitrofi, perchè, come già si era verificato nella seconda metà dell'Ottocento, non si poteva più giustificare una divisione amministrativa fra la città vera e propria e le sue propaggini esterne. Come si era addivenuti alla fusione del comune di Milano con quello dei Corpi Santi (comune che comprendeva tutti i Borghi fuori della cerchia delle Mura Spagnole), si è ritenuto necessario per effetto della continuità dello sviluppo edilizio l'inclusione nel comune stesso dei territori di numerosi altri comuni, che avevano perso il loro carattere di entità rurali. Il provvedimento ha avuto effetti positivi e negativi per un complesso di circostanze, che non è il caso qui di accennare; esso però sta a indicare la necessità di un coordinamento delle attività che va oltre i limiti del territorio di un comune e che necessariamente interessa i territori limitrofi. Questa esigenza può essere appagata mediante i piani regolatori intercomunali o anche potrebbe dar luogo ad un nuovo ordinamento amministrativo analogo a quello, che ad esempio è stato

adottato per la Regione parigina (volutamente si accenna qui ad un ordinamento francese, che si appoggia su una struttura amministrativa molto simile a quella italiana). Negli studi che hanno preceduto la formazione del piano regolatore di massima edilizia e di ampliamento di Milano a seguito del concorso del 1926-27 l'esigenza è stata chiaramente sentita, tanto è vero che il piano è stato studiato in funzione della particolare ubicazione di Milano alla confluenza di importanti strade e di importanti correnti di traffico. Se forse dalla relazione, che accompagna il piano regolatore che ha consentito l'approvazione con la legge 19 febbraio 1934 n. 433 (5), l'inquadramento regionale risulta più da motivi storici e dalla ricerca di quelle che possono essere le linee di espansione della città, è indubitato che anche le previsioni di allora, che estendevano la pianificazione a quasi tutto il territorio comunale, tenevano conto della funzione regionale, che la città storicamente sempre aveva avuto e che andava sempre più accentuandosi. Il primo piano regolatore della città, che si stacca notevolmente dai precedenti è appunto quello che ha conseguito l'approvazione del 1934. In esso sono i germi della nuova disciplina dei piani, sia per quanto riguarda la durata a tempo indeterminato, sia per fissazione, sia pure embrionale, di differenziazioni, per alcuni quartieri, della tipologia edilizia, sia per quanto riguarda la imposizione di vincoli fin dalla sua emanazione e prima dell'adozione dei piani particolareggiati. A questo proposito è particolarmente importante la norma contenuta nell'art. 5 della legge per la quale al comma c) stabilisce che «è vietato procedere a lottizzazioni di terreni a scopo edilizio senza il permesso dell'Autorità comunale, che avrà facoltà di concederlo solo quando il piano non sia in contrasto coi criteri adottati dal piano di massima». Con l'art. 14 poi sono state disciplinate le lottizzazioni all'infuori dei limiti del piano regolatore di massima e questa norma ha costituito il germe da cui è scaturito l'art. 28 della legge urbanistica. Così pure l'art. 17 riguardante i portici ha avuto la sua conferma nel secondo comma dell'art. 40 della legge urbanistica e l'art. 8 è stato trasfuso nell'art. 24 della legge urbanistica ed infine l'art. 4 delle Norme edilizie ha fornito lo spunto all'art. 10 della legge del 1942. La legge poi ha adottato un sistema di determinazione dell'indennità (art. 7 - modificato successivamente dal R.D.L. 5-9-1938 n. 1623 convertito in legge 19-1-1939 n. 389) che, allontanandosi dal criterio della legge del 1865, si ispira a quello della legge per il risanamento della Città di Napoli del 1885, ha confermato la facoltà di imporre contributi a mente degli artt. 77 e segg. della legge del 1865 (art. 10), ed ha previsto numerose agevolazioni fiscali e tributarie sia per l'acquisto degli immobili occorrenti per l'esecuzione del piano, sia per le costruzioni eseguite in attuazione del piano medesimo.

Manca invece nel piano regolatore 1934 alcun preciso indirizzo circa l'azzoneamento vero e proprio e cioè sulla distinzione fra zone a destinazione residenziale e quelle industriali. Inoltre dal fatto che il piano comprendeva tutto il territorio del comune, o quasi, non v'era possibilità di indirizzare la fabbricazione avendosi l'effetto di una dilatazione a macchia d'olio e senza discriminazione di attività talvolta eterogenee e con possibilità di formazione di case isolate anche se allineate rispetto alle previsioni del piano di massima. Questo stato di cose ha portato a far sentire ben presto la necessità di una nuova pianificazione per cui si può dire che, mentre in sede nazionale incominciavano gli studi per la nuova legislazione urbanistica (parallelamente agli studi per la nuova legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità), a Milano si iniziavano gli studi per il nuovo piano regolatore.

Il lavoro intrapreso e continuato durante il periodo bellico doveva giungere alla formulazione del provvedimento di adozione in un periodo particolarmente travagliato della vita nazionale, così che esso fornì solo il materiale per la nuova rielaborazione susseguente all'instaurazione del nuovo ordinamento politico.

Non è a credere però che ciò abbia semplificato le cose anche sotto il profilo giuridico, perchè come si vedrà nuovi problemi sono sorti appunto per effetto del mutato ordinamento costituzionale ed amministrativo dello Stato e della struttura del comune.

Il nuovo piano regolatore generale della Città di Milano (6) ha posto l'Amministrazione comunale e gli Organi statali di fronte a numerosi problemi di varia natura e cioè di fronte a problemi strettamente tecnici, ad altri di natura sociale e ad altri ancora economici e giuridici.

Gli aspetti economici e giuridici, che spesso, nel travaglio creativo di un piano regolatore, soprattutto se di vasta mole, non acquistano agli inizi della progettazione particolare rilievo, si manifestano poi sul terreno pratico della massima delicatezza ed importanza. L'impostazione e la presentazione del piano richiedono necessariamente la risoluzione dei problemi anzidetti e dalla buona, mediocre o cattiva soluzione adottata dipende la buona, mediocre o cattiva riuscita della pianificazione.

Gli aspetti giuridici sono strettamente connessi con quelli economici, pur avendo naturalmente relazione anche con quelli tecnici e sociali. I problemi relativi si sono presentati numerosi sia nella fase anteriore all'adozione, sia nella fase intercorrente tra l'adozione e l'approvazione e ancor più numerosi si presentano nella fase di attuazione.

I problemi si sono manifestati con il carattere di novità, perchè il nuovo piano regolatore generale di Milano è stato il primo piano generale di grande città approvato in base alle norme della legge urbanistica 17 agosto 1942 n. 1150. Il carattere di assoluta novità non derivava però solo dal fatto,

che, come si è detto, era la prima volta che l'adozione avveniva con le modalità e nello spirito della legge urbanistica, ma anche dal fatto che, dopo la emanazione della legge, era cambiata la struttura costituzionale ed amministrativa dello Stato italiano.

Venne innanzitutto affacciata l'ipotesi di incostituzionalità della legge urbanistica, assumendosi da taluni che la legge stessa non era più compatibile col nuovo clima politico ed amministrativo scaturito dalla Liberazione. Tale asserzione non deve stupire perchè v'è stato chi ha proposto l'abrogazione del nuovo Codice Civile per la stessa ragione o anche più semplicemente perchè era stato adottato dal governo fascista. Esaminata però da vicino la questione ci si può facilmente convincere che non v'è contrasto tra lo spirito che informa la legge urbanistica ed i principi consacrati dalla nuova Costituzione approvata nel 1947 ed entrata in vigore il 1° gennaio del 1948. Infatti la nuova Costituzione ha accentuato il carattere sociale della proprietà, concepito come potere-dovere e la preminenza dell'interesse pubblico sull'interesse privato. D'altro lato la legge urbanistica è perfettamente compatibile con le disposizioni del nuovo codice civile, ed in particolare di quelle enunciate negli articoli dall'869 all'872, che hanno inserito nelle limitazioni del diritto di proprietà quella dovuta ai piani regolatori ed ai regolamenti edilizi. D'altro lato se qualche disposizione della legge urbanistica (e in proposito si pensa a quella dell'art. 44, in quanto con la nuova Costituzione, a mente della precisa disposizione di cui all'art. 76, non è più possibile la delega legislativa permanente conferita al Governo, possibile invece in base alla legge 31 gennaio 1926 n. 100) ciò non può portare a una invalidità della legge come da qualcuno si era voluto con una certa precipitazione sostenere.

Superata la prima eccezione, molte altre si affacciavano a chi si accingeva a redigere un nuovo piano regolatore e, appunto, per la novità dell'adozione in tale forma la soluzione dei problemi non poteva giovare di precedenti giurisprudenziali o di studi dottrinali: i primi vanno solo ora lentamente formandosi, e purtroppo la letteratura giuridica in materia è ancora scarsa; inoltre la legge urbanistica, che contiene numerosi principi innovatori della precedente legislazione, si manifesta in taluni punti incompleta ed è tuttora priva del regolamento, la cui emanazione è espressamente prevista dall'art. 44 e a cui si riferiscono o rinviano numerosi articoli della legge. Per tale fatto la legge urbanistica non poteva e non può servire di guida in quanto lascia ancora insoluti parecchi problemi.

Prescindendo però da questioni particolari, una prima difficoltà si ebbe nella procedura di adozione. La legge urbanistica era stata emanata, come già si è detto, in un particolare clima e ordinamento amministrativo non più esistente al momento della nuova concreta applicazione. La legge si riferiva

all'ordinamento podestarile a cui dopo la Liberazione sono stati sostituiti gli organi elettivi, secondo il sistema in vigore prima della riforma fascista. Inoltre la legge urbanistica prevede l'esistenza di associazioni sindacali legalmente riconosciute a sensi della legge 3 aprile 1926 sull'ordinamento sindacale, ordinamento radicalmente modificato, come si dirà in seguito.

Basta accennare a questi due fatti per far comprendere come nella fase di adozione e nella fase immediatamente successiva alla adozione dovessero essere risolti due problemi, e precisamente su:

1) gli organi del comune, che devono provvedere all'adozione: il problema si poneva in quanto l'indicazione della legge riferentesi al Podestà lo lasciava insoluto dal momento che il Podestà aveva riunito in sé i poteri del Consiglio comunale, della Giunta municipale e del Sindaco. La risoluzione del problema in linea generale è stata semplice perchè si è pensato che l'adozione non potesse competere che al massimo organo deliberativo comunale e cioè al Consiglio. Però venne prospettata l'opportunità per maggiore snellezza di procedura che il Consiglio deliberasse sui principi informativi e sulle previsioni di larga massima, delegando alla Giunta di definire i particolari, senonchè tale procedimento non è sembrato ortodosso, perchè avrebbe prestato il fianco a critiche non facilmente superabili sia nei riguardi delle possibilità di delega, a mente delle disposizioni legislative vigenti, sia perchè veniva a mancare una vera e propria approvazione del concreto progetto di piano generale;

2) la possibilità di presentazione delle osservazioni: una volta approvato il piano, esso deve essere pubblicato per trenta giorni come prescrive la legge urbanistica e devono essere raccolte le osservazioni. Senonchè la legge urbanistica stabilisce che esse possono essere prodotte solo da enti e dalle associazioni di categoria legalmente riconosciute (art. 9). Ora, per quanto riguarda queste ultime, la nuova Costituzione ne ha radicalmente modificata la natura e ne ha limitato la rappresentanza legale delle categorie in proporzione al numero degli iscritti solo al caso di stipulazione di contratti collettivi di lavoro (art. 39). Ciò è naturale conseguenza essendo stato abbandonato il concetto di sindacato obbligatorio ed essendosi orientati verso il sindacalismo libero e volontario. Era evidente quindi che, in tale situazione, una rigida applicazione del principio stabilito dalla legge urbanistica sarebbe risultata, oltretutto illogica, incostituzionale ed allora si è imposta una interpretazione ampia nel senso di ammettere le osservazioni anche da parte dei privati cittadini interessati o meno. Lo scopo delle osservazioni, a differenza di quello delle opposizioni, è quello di poter fruire della collaborazione di tutti per la migliore identificazione delle finalità pubbliche che si vogliono raggiungere con la pianificazione ed allora, se tale è la finalità, è sembrato logico di

ammettere il più ampio concorso di tutti, anche se questa larga ammissione di osservazioni ha avuto, come conseguenza inevitabile, quella di far esaminare molti esposti ed elaborati che non hanno portato alcun contributo fattivo alla pianificazione, ma si sono limitati ad esporre situazioni particolari di interesse esclusivamente privato.

Risolti così i problemi di natura giuridica che riguardano la fase, che chiameremo comunale, del piano (dizione impropria se si pensa che anche la deliberazione di adozione è soggetta ai controlli stabiliti dalla legge comunale e provinciale e cioè dell'approvazione da parte della Giunta provinciale amministrativa) si affacciano altri problemi che si riferiscono invece alla fase, che ha inizio con la trasmissione degli atti del piano corredati delle osservazioni e delle deduzioni del comune agli Organi governativi e si conclude con l'emissione del Decreto del Presidente della Repubblica di approvazione del piano generale. La risoluzione di questi problemi non poteva essere trovata in sede comunale ma è stata il frutto di lungo ed amorevole studio da parte degli Organi governativi in collaborazione con la Amministrazione comunale.

Così si è risolto il problema delle approvazioni tutorie, che hanno permesso di rispettare la disposizione di legge con la espressione di parere da parte del Genio Civile, senza con ciò precludere il campo al più vasto esame da parte della sezione urbanistica del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche. In sede ministeriale poi è stato particolarmente delicato l'esame dei limiti del valore delle approvazioni per quanto riguarda le situazioni e le previsioni di carattere meno generale indicate nel piano in relazione alle situazioni ed alle convenzioni preesistenti al piano.

Tali studi hanno portato alla formulazione del decreto di approvazione e, soprattutto alle considerazioni (7) che precedono la parte dispositiva vera e propria, che sono state frutto di attento e meditato studio degli organi governativi centrali.

Nella fase a cui si accenna si sono resi evidenti alcuni difetti e alcune manchevolezze della legge urbanistica che, pur non invalidando i principi informativi di essa, determinavano una procedura eccessivamente prudente e lunga e nello stesso tempo permettevano che in tali more le costruzioni potessero continuare a sorgere in contrasto col piano in via di approvazione. Alla eliminazione di questo inconveniente hanno provveduto due importantissime disposizioni legislative e cioè la legge di salvaguardia del 3 novembre 1952 n. 902 e la recentissima legge 9 agosto 1954 n. 640. Purtroppo del beneficio di tali disposizioni il Comune di Milano non ha potuto fruire in quanto sono venute troppo tardi, ma è motivo di conforto il pensare che gli altri comuni, che si accingono ad adottare o hanno già adottato un piano, potranno sentire i benefici dello snellimento della procedura e della possibilità di impedire a realizzazione di costruzioni che ren-

dono praticamente impossibile l'attuazione integrale del piano.

Un problema delicato è stato pure quello delle modificazioni d'ufficio introdotte dal Ministero in accoglimento di osservazioni, ma su questo argomento si è già intrattenuto con la competenza e la chiarezza di esposizione, che distinguono sempre i suoi scritti, il Direttore Generale dell'Urbanistica del Ministero dei Lavori Pubblici e membro dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Dott. Cuccia, in relazione a decisioni e pareri del Consiglio di Stato (8).

Questi in succinto i problemi relativi alla fase che va, dallo studio e adozione del piano, alla sua approvazione.

Sarebbe però ingenuo pensare che i problemi di natura giuridica finiscano qui; anzi è doveroso avvertire che le maggiori difficoltà pratiche in campo giuridico si trovano proprio dopo l'approvazione e nella fase di esecuzione del piano e gravissimi sono i problemi economici.

Il piano regolatore deve essere attuato attraverso la politica del piano regolatore ed alla realizzazione di esso si oppongono numerosi ostacoli:

1) la mancanza, giustamente conclamata, di una coscienza urbanistica per cui i privati ed i professionisti non si immedesimano nello spirito che ha determinato l'adozione del piano;

2) la mancanza di mezzi finanziari nel comune, cui quella autonomia più volte promessa e mai effettivamente concessa e, sul terreno pratico, negata malgrado le indicazioni programmatiche della nuova Costituzione;

3) la difficoltà del passaggio dal regime giuridico del piano preesistente a quello del piano ora approvato;

4) la mancanza di una pianificazione territoriale, di piani regolatori intercomunali e di programmi di fabbricazione che valgano ad impedire il fenomeno (che già si sta verificando), per cui attività edilizie, che si trovano limitate nel comune, che ha adottato un piano secondo i criteri della legge urbanistica, vadano a trasferirsi appena al di là dei limiti territoriali di esso, creando una situazione caotica in comuni limitrofi, dove non esiste attualmente una disciplina dell'attività edilizia;

5) l'inadeguatezza delle norme della legge urbanistica e, in particolare, degli artt. 18, 19 e 25 per cui le diverse previsioni di piano portano a squilibri

di natura economica tra una proprietà e l'altra senza il correttivo di una avocazione dei plus valori fondiari per le proprietà avvantaggiate dal piano;

Gli ostacoli economici di maggior rilievo sono:

1) la difficoltà della determinazione, a priori, dei mezzi necessari per la graduale attuazione del piano;

2) l'incertezza sugli effetti in campo economico della pianificazione e specialmente sugli spostamenti della rendita urbana dai terreni per cui il piano regolatore ha previsto una utilizzazione meno redditizia a quelli che, sotto questo aspetto, sono favoriti;

3) la mancanza di una esatta rilevazione della consistenza di tutti i fabbricati esistenti, del continuo aggiornamento della medesima, per cui la creazione di un catasto urbano, non solo a scopo descrittivo e tributario, è un elemento indispensabile per tutte le operazioni non solo della prima fase della procedura di approntamento dei piani regolatori (cosa questa fatta per Milano con delle schede di rilevazione dello stato di fatto per procedere alla progettazione del piano regolatore generale), ma soprattutto della seconda fase e, cioè, quella della sua esecuzione.

Le difficoltà di carattere giuridico-economico il comune di Milano le ha già incontrate nella realizzazione del piano di ricostruzione, approvato con decreto ministeriale del 28 febbraio 1949 e comprendente buona parte della zona centrale della città e quindi ha già conseguito un'esperienza preziosa per la risoluzione dei problemi analoghi che si presenteranno nei riguardi dei piani particolareggiati di esecuzione del Piano Regolatore Generale.

Una esigenza fondamentale, però, per la riuscita della pianificazione, è quella della integrazione e modificazione della legge urbanistica e soprattutto dello sveltimento della procedura di approvazione dei piani particolareggiati.

Si auspica, quindi, che mentre proseguiranno gli studi per la risoluzione dei vari problemi e fra questi quello della disciplina delle aree fabbricabili, venga promosso il provvedimento legislativo di modifica e integrazione della legge urbanistica secondo i voti del 2° Congresso Nazionale di Urbanistica di Roma e secondo le proposte formulate dalla Commissione nominata dall'INU per lo studio della riforma della legge urbanistica, ai lavori della quale il Comune di Milano ha notevolmente contribuito.

Domenico Rodella

(1) Vedasi artt. 86-94 della legge 25 giugno 1865 n. 2359.

(2) Si riporta il testo del Decreto reale 29 aprile 1888 che approva il piano regolatore edilizio per il circondario interno della città di Milano.

Vieta la domanda 12 gennaio 1888 presentata dal Municipio di Milano per ottenere che venga approvato e dichiarato di pubblica utilità il piano regolatore del circondario interno di quella città, ivi compresa la costruzione della nuova piazza d'armi e del nuovo bersaglio militare, il tutto in conformità del tipo complessivo in data 20 ottobre 1887 a firma dell'ing. Cesare Beruto e del Sindaco Gaetano Negri, non facoltà al Comune di espropriare le zone laterali alle piazze del Cardinale e adiacenze, al Verziere e alla via S. Pietro in Gossate nei modi e limiti indicati nei rispettivi piani particolareggiati portanti le stesse firme e date.

Vieta le opposizioni prodotte contro la detta istanza dalla Ditta Lanzi, dalla Società Anonima della Ferrovia Nord-Milano e dal Sigg. G. Santambrogio, Cirillo Casati Rovaglia, Carlo Ragarini, Simone Paronali e Foscati Luigi.

Ritenuto che si è osservata la procedura stabilita dalla legge; che è dimostrata l'utilità pubblica delle progettate opere, come pure la necessità edilizia ed igienica dell'espropriazione delle zone laterali ed alcune delle medesime per rendere possibile la costruzione di degni edifici.

Che le obiezioni d'ordine tecnico svolte dagli oppositori furono respinte dal Municipio, dalla Deputazione Provinciale e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, come tecnicamente

inammissibili, emette per ciò che concerne i soprappassaggi sulla stazione della ferrovia Nord-Milano e le sue comunicazioni col circondario esterno, sui quali punti il Municipio stesso fece ragione alle istanze della Società Ferroviaria introducendo opportune modificazioni nel piano presentato.

Che nel rimanente, le predette opposizioni riguardavano questioni di indennità e di espropriazione, le quali dovranno essere definite in altro stadio del procedimento;

Che quindi le opposizioni stesse sono da respingersi;

Vieta il voto emesso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in seduta del 31 marzo 1888;

Vieta la legge 23 giugno 1865, n. 2359;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici,

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Art. 1°.

È approvato per senso di pubblica utilità il piano regolatore del circondario interno della città di Milano, ivi compresa anche la costruzione della nuova piazza d'armi e del nuovo bersaglio militare, giunto il tipo complessivo in data 20 ottobre 1887 firmato dall'ing. Cesare Beruto e dal Sindaco Gaetano Negri, e vieta l'Ordine nostro dal Ministro predetto.

Art. 2^a.

È accordata al Comune la facoltà di espropriare le zone laterali al piazzale del Cardinale e alle due nuove strade fra questo e le vie Santa Margherita e Torino, nonché al Verziera e alla via S. Pietro in Gessate conformemente ai rispettivi piani particolareggiati, portanti la data e le linee sancite, e visti parimenti dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 3^a.

Per il compimento delle dette espropriazioni ed opere è assegnato il termine di anni ventisei a decorrere da oggi.

Lo stesso Nostro Ministero è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto. (Registrato alla Corte dei Conti il 2-5-1888 Reg. 145 Desc. Amf. foglio 335.)

(1) Si riporta la testa della legge 11 luglio 1889, n. 6210 — 13^a serie G.U. 17-7-1889 n. 169 — recante l'approvazione del Piano Regolatore di ampliamento per il circondario esterno della città di Milano.

Art. 1^a.

È approvato per causa di pubblica utilità il piano regolatore di ampliamento per il circondario esterno della città di Milano secondo il progetto in data 26 giugno 1888, a firma dell'ingegnere Cesare Beruto.

Un esemplare di questo progetto, vidimato dal Ministero dei Lavori Pubblici, sarà depositato nell'Archivio di Stato.

Art. 2^a.

Per l'attuazione del detto piano è concessa al Comune di Milano la facoltà di chiamare a contributo i proprietari dei beni confinanti o contigui alle opere nel medesimo comprese a termine degli artt. 77, 78, 79, 80 e 81 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 3^a.

Il Governo avrà facoltà di approvare con Regio Decreto e previa l'osservanza della procedura stabilita dall'art. 37 della citata legge 25 giugno 1865 le parziali modificazioni al piano che nello sviluppo della sua attuazione fossero dal Comune riconosciute opportune.

Art. 4^a.

È assegnato il termine di anni trenta per la esecuzione del piano stesso a decorrere dalla data della pubblicazione della presente legge.

(1) Vedeasi testo della legge e del regolamento per il piano del 1912, riportato al termine dell'articolo.

(2) Vedeasi testo della legge 19-2-1921 n. 413 riportata al termine dell'articolo.

(3) Vedeasi in proposito il Piano Regolatore Generale del Comune di Milano. Ediz. Pirala, Milano, 1953 cart. n. 1155.

(4) Vedeasi il testo del decreto del Presidente della Repubblica 30-5-1953 riportato al termine dell'articolo.

(5) Vedeasi su « Rivista Amministrativa della Repubblica Italiana » fascicolo n. 5, maggio 1953. Parte I pag. 285. F. Cocchia: *In tema di ammissibilità di modifiche di uffici ai piani urbanistici in sede di approvazione.*

Legge 12 luglio 1912, n. 866

(Gazzetta Ufficiale 16 agosto 1912, n. 193). (Richiamata in nota 4).

Art. 1. - È approvato il piano generale edilizio regolatore e di ampliamento della città di Milano, compilato in data del 28 maggio 1910 dagli ingegneri Pavia e Masera.

Un esemplare di questo piano, munito del visto del ministro proponente, sarà depositato all'archivio di Stato.

Art. 2. - Il piano generale si suddivide in tre zone:

la prima zona comprende la parte della città interna alla linea determinata dai bastioni e dalle seguenti strade: viale Elvezia, via Cesare Cesariano, via Bertani, corso Sempione, via Masena, via Giorgio Pallavicino, via Alberto da Giussano, piazza Magenta;

la seconda zona si estende all'esterno della prima zona fino al limite del piano regolatore edilizio e d'ampliamento approvato con la legge 11 luglio 1889 e successivamente modificato coi decreti Reali 22 febbraio 1891, 14 febbraio 1892, 10 agosto 1893, 10 ottobre 1895, 3 maggio 1896, 20 settembre 1899, 30 giugno 1901 e 18 agosto 1904;

la terza zona si estende all'esterno di detto limite fino a 50 metri oltre la linea segnata nel piano regolatore per lato esterno delle strade perimetrali.

Per la prima zona sono approvati i piani particolareggiati di esecuzione, allegati al progetto ed a firma ingegneri Pavia e Masera in data 15 maggio 1912.

Per le zone 2^a e 3^a i piani particolareggiati di esecuzione saranno approvati successivamente dal Prefetto della Provincia di Milano a norma degli articoli 17 e seguenti della Legge di espropriazione per pubblica utilità 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 3. - Per l'attuazione del piano sono prestabiliti i seguenti termini:

Per la prima zona

Per i piani già esecutivi sono mantenuti i termini fissati dai rispettivi decreti reali.

Per tutti gli altri piani di questa zona, compresi nel piano generale, è assegnato il termine di anni 25 dalla pubblicazione della presente legge, fatta eccezione per la parte del piano del Verziera, via S. Pietro in Gessate, e adiacenze, già contemplata da quello precedente, approvato con R. Decreto 29 aprile 1888, per la quale venne già mantenuto il termine già assegnato e scadente al 29 aprile 1913.

Per la seconda zona

È mantenuto il termine fissato dalla legge 11 luglio 1889, n. 6210, serie terza, salvo per la parte che si riferisce alla lottizzazione delle sedi ferroviarie che verranno abbandonate, per la quale è assegnato un termine di anni venti dalla pubblicazione della presente legge.

Per la terza zona

È assegnato il termine di anni trenta a decorrere dalla pubblicazione della presente legge.

Art. 4. - Per l'attuazione del suddetto piano generale è concessa al Comune di Milano la facoltà di chiamare a contributo i proprietari dei beni confinanti o contigui alle opere nel medesimo comprese, a margine degli articoli 77, 78, 79, 80, 81 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 5. - Per la seconda e terza zona di cui al precedente articolo 2 l'indennità di espropriazione del suolo destinato a vie, piazze e giardini, secondo il suddetto piano generale, dovrà sempre raggugliarsi al puro valore del terreno considerato indipendentemente dalla sua edificabilità; e così senza riguardo al maggior valore che l'approvazione o l'esecuzione, anche soltanto parziale, del piano abbia potuto conferire al terreno stesso.

Art. 6. - Nell'esecuzione del piano generale il Comune di Milano potrà valersi della facoltà di cui all'articolo 22 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, nei limiti indicati nei rispettivi piani particolareggiati di esecuzione per le opere comprese nella prima zona; fino alla profondità di metri quaranta per le opere comprese nelle altre due zone.

Art. 7. - Per le strade tanto vicinali, quanto private, non tracciate nel piano generale, che si formeranno nei limiti del piano stesso, le fronti dei nuovi fabbricati dovranno distare dall'asse della strada non meno di metri sei; il loro tracciato dovrà coordinarsi al piano generale e la loro sistemazione e manutenzione dovranno uniformarsi ai regolamenti locali.

Art. 8. - Il Governo del Re, mediante l'osservanza delle procedure stabilite dall'articolo 87 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, avrà facoltà di approvare le modificazioni del piano generale che venissero riconosciute opportune dal Comune di Milano nel corso della sua attuazione e di estendere alle medesime le disposizioni della presente legge.

Art. 9. - Per l'esecuzione della presente legge sarà deliberato dal Consiglio Comunale di Milano uno speciale regolamento da approvarsi per Decreto Reale, previo parere della Giunta Provinciale Amministrativa e del Consiglio di Stato.

Allegato A. - *Prescrizioni relative alle costruzioni isolate a villini con giardino da erigere sulle aree a ciò tassativamente destinate e marcate con lettera X nel piano.*

Art. 1. - I progetti delle palazzine isolate con giardinetti, che dovessero sorgere sulle aree marcate con X, oltre quanto è stabilito dai regolamenti locali edilizio, di igiene e di fognatura dovranno uniformarsi alle prescrizioni seguenti:

Art. 2. - Le palazzine ed ogni opera accessoria dovranno essere particolarmente decorose sia in rapporto all'arte che alla qualità dei materiali da impiegarsi; non conterranno più di tre piani, compreso il terreno che dovrà essere elevato sul piano stradale da cm. 80 ad un metro.

Art. 3. - Le costruzioni staccate di completamento delle palazzine non potranno essere che a due piani, compreso il terreno.

Art. 4. - L'area complessiva fabbricata delle palazzine e degli eventuali annessi staccati, esclusi gli spazi destinati a cortili rustici recinti da semplici muri, non potrà superare un terzo di quella dell'intero lotto in cui verranno costruite. Tutta la rimanente area del lotto verrà sistemata a giardino.

Art. 5. - Il recinto della proprietà sarà formato da cancellate ornamentali sopra zoccoli in lastre o conci lavorati di materiali duri e resistenti. L'altezza delle cancellate dovrà essere dai m. 2,50 ai m. 3 dal suolo; quella degli zoccoli non maggiore di m. 1.

Art. 6. - Si dichiarano esclusi i tetti coperti da tegole comuni a canale, salvo il caso che siano richieste da carattere speciale dell'edificio. I tetti e i loro accessori dovranno conformarsi per modo da servire di decorazione e di abbellimento delle nuove costruzioni.

Art. 7. - L'Autorità municipale si riserva all'atto dell'approvazione dei progetti di dare tutte quelle prescrizioni che fossero richieste da casi speciali.

Allegato B. - Prescrizioni relative alle costruzioni isolate con giardino da erigere sulle aree a ciò tassativamente destinate e marcate con la lettera Y nel piano.

Art. 1. - I progetti delle case isolate che dovessero sorgere sulle aree marcate Y, oltre a quanto è stabilito dai regolamenti locali edilizi, d'igiene e di fognatura, dovranno uniformarsi alle prescrizioni seguenti:

Art. 2. - Gli edifici dovranno essere isolati, cioè con tutte le fronti perimetrali a libero aggetto e prospetto. Una almeno delle fronti di ciascun edificio dovrà coincidere con un lato stradale od esserne parallela in arretramento di almeno m. 3.

Art. 3. - Ciascun corpo di fabbrica dovrà essere distante dagli altri non meno di m. 10, misurata tale distanza dalla sporgenza degli zoccoli.

Art. 4. - Gli edifici non conterranno più di quattro piani compreso il terreno. Le fronti non dovranno mai avere una larghezza maggiore di m. 30.

Art. 5. - Gli spazi fra una costruzione e l'altra e quelli fra le costruzioni e la strada dovranno essere coltivati a giardino.

Art. 6. - Le chiusure di tali spazi verso la strada pubblica e le divisioni interne fra le proprietà dovranno essere formate da cancellate in ferro su zoccolo alto non più di m. 1,50.

Art. 7. - Chi voglia erigere il proprio edificio alla distanza minore di m. 5 dal confine dovrà riportare l'adesione del confinante da ratificarsi con apposita convenzione registrata e trascritta con l'intervento anche del Comune e ciò agli effetti dell'articolo 3 delle presenti prescrizioni.

R. D. 14 dicembre 1913, n. 1429. - Regolamento del Piano Regolatore della Città di Milano. (Gazzetta Ufficiale 15-1-1914). (Richiamato in nota 4).

Art. 1. - Nell'esecuzione del piano generale regolatore edilizio e di ampliamento della Città approvato con legge 12 luglio 1912, n. 866, si osserveranno le norme seguenti:

Art. 2. - Per l'occupazione delle aree destinate a pubbliche sedi stradali (vie, corsi, viali, piazze, giardini ecc.), nonché delle zone fabbricabili a cui si riferisce l'articolo 6 della legge 12 luglio 1912, n. 866, il Comune procederà in confronto dei rispettivi proprietari a norma delle disposizioni speciali della legge stessa, del presente regolamento e di quelle generali della legge di espropriazione per pubblica utilità 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 3. - Per la zona 1^a le espropriazioni seguiranno in base ai piani particolareggiati d'esecuzione, approvati con l'articolo 2 della legge 12 luglio 1912, n. 866. Per le zone 2^a e 3^a, si darà corso di volta in volta alle pratiche per l'approvazione dei singoli piani particolareggiati, comprendenti anche le zone di cui all'articolo 6 della legge medesima. A tale effetto i detti piani verranno deliberati dal Consiglio Comunale e trasmessi al Prefetto per l'approvazione e per l'espletamento delle pratiche di cui agli articoli 17 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4. - La determinazione delle linee di fabbrica per la zona 1^a verrà fatta in base al piano particolareggiato approvato con l'articolo 2 della legge 12 luglio 1912, n. 866, per zone 2^a e 3^a in base ai tracciamenti sul terreno del piano generale; in tutti i casi mediante

assegnazione dei punti fissi da farsi con verbale secondo le prescrizioni del regolamento edilizio del Comune.

Art. 5. - Per le offerte delle indennità di esproprio e per le domande di contributo la Giunta municipale provvederà simultaneamente alle pratiche di cui all'articolo precedente, trasmettendo poi al Prefetto i relativi elenchi, a sensi ed agli effetti degli articoli 24 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 6. - L'elenco delle indennità di esproprio e dei contributi accettati o concordati col Comune sarà trasmesso al Prefetto a sensi degli articoli 20 e 30 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

In confronto dei proprietari per i quali non si sia avuta la espressa accettazione, si procederà alle perizie a sensi della legge 25 giugno 1865, n. 2359; la determinazione dei contributi verrà fatta contemporaneamente a quella dell'indennità di esproprio e dagli stessi periti, e dovrà risultare dalla medesima relazione peritale.

Nel decreto prefettizio in cui si pronuncia l'espropriazione si dovrà indicare, oltre l'ammontare dell'indennità di esproprio, anche i beni soggetti a contributo e l'ammontare dei contributi, secondo le risultanze della perizia. Tale decreto sarà notificato a ciascun proprietario di stabile espropriato o colpito da contributo, per le rispettive partite, nella forma delle citazioni, per tutti gli effetti di cui all'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 7. - La scadenza della prima quota dei contributi coinciderà con quella della prediale dell'anno successivo a quello in cui le sedi stradali (vie, corsi, piazze, viali, giardini ecc.) saranno aperte al pubblico, per proseguire a decimi d'anno in anno; ciascun decimo sarà ripartito in frazioni per bimestre sempre secondo la scadenza della prediale, giusta quanto dispone l'articolo 78, della legge 25 giugno 1865, n. 2359. I proprietari dei terreni gravati da contributo saranno notiziati della data di inizio del pagamento del contributo stesso.

È fatta facoltà al contribuente di eseguire in una sola volta il pagamento del contributo che in questo caso sarà ridotto a valore presente al tempo del pagamento con lo sconto dell'interesse legale.

Art. 8. - Le pratiche e le spese per la cancellazione dell'ipoteca iscritta dal Comune a sensi dell'articolo 81 della legge 25 giugno 1865 spetteranno al proprietario del fondo colpito.

Art. 9. - Anche nella località in cui il Comune non abbia ancora dato esecuzione al piano generale regolatore edilizio e d'ampliamento e senza pregiudizio della facoltà del Comune stesso per quanto riguarda l'attuazione del piano e l'applicazione dei contributi, tutte le fabbricazioni dovranno essere eseguite secondo le norme tracciate nel piano a sensi degli articoli 89 e 90 della legge 25 giugno 1865 e della legge 12 luglio 1912 e coll'osservanza delle disposizioni dei regolamenti municipali in vigore.

Legge 19 febbraio 1934, n. 433

Approvazione del piano regolatore di massima edilizio e di ampliamento di Milano e delle norme per la sua attuazione. (Gazzetta Ufficiale del 28 marzo 1934, n. 73). (Richiamato in nota 5).

Art. 1. - È approvato, e dichiarato di pubblica utilità, il piano regolatore di massima per la città di Milano, secondo il progetto a firma dell'ingegner Cesare Albertini, in data 4 febbraio 1933, da ritenersi per ogni conseguente effetto piano di massima.

Un esemplare del piano costituito da n. 48 tavole in scala 1 : 1000 nonché da una planimetria in scala 1 : 2000 per la zona interna, da n. 57 tavole in scala 1 : 5000 per la zona esterna vistato dal Ministro per i lavori pubblici, sarà depositato all'Archivio di Stato.

Art. 2. - È approvato il regolamento annesso alla presente legge (allegato A) contenente norme generali e prescrizioni tecniche, del piano anzidetto il quale regolamento, vistato dal Ministro per i lavori pubblici per l'esecuzione sarà depositato all'Archivio di Stato.

Art. 3. - Con l'approvazione del piano regolatore di massima vengono fissate le direttive e determinati i criteri generali secondo i quali saranno sviluppati i piani particolareggiati di esecuzione.

Il comune di Milano provvederà alla compilazione dei piani particolareggiati di esecuzione delle singole zone a mano a mano che se ne presenti l'opportunità e se ne preveda la prossima realizzazione. Tali piani comprenderanno la planimetria particolareggiata della zona e l'elenco delle proprietà soggette ad espropria-

zione od a vincolo. La imposizione del vincolo e i termini per la presentazione dei ricorsi decorrono dalla pubblicazione, da parte del Comune, di ogni singolo piano particolareggiato.

I piani particolareggiati di esecuzione di ciascuna zona dovranno essere resi pubblici ai sensi e per gli effetti dell'articolo 87 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

L'approvazione dei piani particolareggiati di esecuzione sarà data con Regio decreto su proposta del Ministro per i lavori pubblici.

Art. 4. - Per quanto si riferisce a sistemazioni che interessino beni demaniali e i servizi ferroviari saranno presi, dal comune di Milano, preventivi accordi con le Amministrazioni competenti.

Art. 5. - Il presente piano di massima non ha limiti di durata, nei riguardi urbanistici ed edilizi.

Dal giorno della sua pubblicazione, ed anche prima dell'approvazione dei rispettivi piani particolareggiati, entro i limiti del piano:

a) le nuove costruzioni e le ricostruzioni degli edifici dovranno rispettare le linee previste dal piano indicanti la rete delle essenziali vie di comunicazioni stradale e ferroviaria;

b) le nuove costruzioni e le ricostruzioni dovranno osservare le norme e le prescrizioni edilizie previste dal piano per determinate zone;

c) è vietato procedere a lottizzazioni di terreni a scopo edilizio senza il permesso dell'autorità comunale, che avrà facoltà di concederlo solo quando il piano non sia in contrasto coi criteri adottati dal piano di massima.

I proprietari potranno apportare qualsiasi modificazione agli edifici che sono colpiti dal piano di massima approvato con la presente legge, purchè ottengano la necessaria autorizzazione a norma dei regolamenti comunali. Il Comune potrà però negare la suddetta autorizzazione ove, entro due mesi dalla data di presentazione del relativo progetto di dette modificazioni, il Comune stesso dichiara di adottare il piano particolareggiato corrispondente ed il piano stesso venga deliberato dal podestà entro sei mesi dalla data medesima.

Art. 6. - Per la esecuzione degli espropri necessari all'attuazione dei piani particolareggiati, il comune di Milano potrà, a suo insindacabile giudizio, seguire la procedura normale stabilita dalla legge di espropriazione per causa di pubblica utilità del 25 giugno 1865, n. 2359, oppure seguire la procedura speciale abbreviata.

Per la procedura abbreviata si seguiranno le seguenti norme.

Su richiesta del Comune, il prefetto dispone che, in contraddittorio del Comune stesso e dei singoli espropriandi, sia formato lo stato consistenza dei beni da espropriare e, sulle risultanze di tale stato e in base ai criteri d'

valutazione di cui all'articolo 7 della presente legge, sentita, ove occorra, un tecnico scelto nell'albo degli ingegneri della Provincia, determina la somma da depositarsi alla Cassa depositi e prestiti quale indennità di espropriazione unica inasindibile per ogni proprietà a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa, e stabilisce i termini entro i quali il deposito deve essere eseguito.

Il decreto del prefetto sarà notificato ai singoli espropriandi nella forma delle citazioni.

Effettuato il deposito della somma delle indennità come sopra determinata, il prefetto, a richiesta del Comune, emette il decreto di trasferimento di proprietà e di immissione in possesso degli stabili contemplati nello stato di consistenza dei beni, come sopra formato.

A cura del Comune il decreto sarà trascritto all'ufficio delle ipoteche e quindi notificato ai singoli interessati. La notificazione terrà luogo di presa di possesso dei beni espropriati.

Nei trenta giorni successivi a tale notifica, gli interessati possono proporre avanti l'autorità giudiziaria competente le loro opposizioni relativamente alla misura delle indennità come sopra determinata.

Trascorso tale termine senza che sia stata prodotta opposizione la indennità come sopra determinata e depositata diviene definitiva.

Per le opposizioni si seguirà la procedura stabilita dall'articolo 52 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ma per l'eventuale nuova valutazione dovranno applicarsi i criteri ed i riferimenti stabiliti con l'articolo 7 della presente legge.

Art. 7 (1) - L'indennità di espropriazione per opere di piano regolatore sarà determinata sulla media del valore venale e di quello dedotto dall'imponibile, se trattasi di fabbricati, ovvero dall'estimo catastale moltiplicato per il coefficiente fisso di 3.66 se trattasi di terreno, capitalizzato ad un tasso variabile dal 3.50% al 7%, sempreché il valore dedotto dall'imponibile o dall'estimo non superi quello venale. In caso contrario, l'indennità di espropriazione sarà costituita dallo stesso valore venale.

Nella determinazione del valore venale, dovrà tenersi conto del puro valore normale di scambio dell'immobile ed escludersi qualsiasi coefficiente di valore, in più o in meno, che direttamente o indirettamente, mediatamente o immediatamente, dipenda o consegua dall'adozione, approvazione ed esecuzione totale o parziale del Piano.

Art. 8 - Per la formazione delle strade o piazze in aree non occupate da fabbricati, ciascuno dei proprietari dei terreni confinanti con le dette strade o piazze dovrà cedere gratuitamente al Comune il suolo corrispondente alla metà della larghezza stradale per ogni fronte di cui sia proprietario fino al massimo di un quinto dell'area totale di sua proprietà e per una profondità non superiore a metri 10.

L'obbligo della cessione gratuita a termine della precedente disposizione viene meno, quando, nella restante area, una parte maggiore della metà venga alla sua volta espropriata.

Il valore delle aree cedute a norma del presente articolo deve essere detratto nello stabilire sulla residuale proprietà il contributo di miglioria di cui all'articolo 10.

Art. 9 - Ai beni di qualsiasi natura di proprietà dello Stato non si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 8.

Art. 10 - Il Comune di Milano è autorizzato ad imporre ai proprietari dei beni confinanti e contigui, che siano avvantaggiati dalla attuazione del piano regolatore, approvato con la presente legge, i contributi stabiliti dall'articolo 77 e seguenti della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e con le modalità di applicazione e di esazione stabilite dalla legge stessa, ed agli altri beni comunque avvantaggiati i contributi di miglioria di cui agli articoli 236 e seguenti del testo unico della legge sulla finanza locale approvato con R. decreto 14 settembre 1931, n. 1175.

Art. 11 - Il Comune di Milano è autorizzato a comprendere nei piani particolareggiati anche la espropriazione degli immobili, la occupazione

dei quali giovi ad integrare le finalità dell'opera e a soddisfare le sue prevedibili esigenze future.

Prima di procedere alla espropriazione dei beni occorrenti per l'attuazione del piano, il Comune deve farne notifica ai rispettivi proprietari e contemporaneamente invitarli a dichiarare entro un termine fissato se o meno intendono essi stessi addivenire alla edificazione o ricostruzione sulla loro proprietà singolarmente se proprietari dell'intera zona, o riuniti in consorzio, secondo le norme estetiche ed edilizie, le modalità ed i termini che il Comune stabilirà in relazione ai vincoli del piano, alle speciali norme generali prescrizioni tecniche di cui al suddetto regolamento e alle disposizioni del regolamento edilizio e di igiene vigenti nel Comune stesso.

Gli inviti di cui nel presente articolo saranno a cura del Comune notificati ai proprietari interessati nella forma delle citazioni secondo l'elenco desunto dalle intestazioni catastali.

Art. 12 - Con la stessa procedura di cui all'articolo 3 e con le stesse modalità e gli effetti dell'articolo 11 il Comune è autorizzato ad imporre in qualsiasi momento che la costruzione o modificazione di edifici prospettanti su determinate strade o piazze, segua in conformità di un progetto generale di sistemazione architettonica comprendente tutte le aree e gli edifici della zona.

Art. 13 - Nessuno avrà diritto ad indennità per la risoluzione dei contratti di locazione cagionata dalla esecuzione del piano regolatore di cui alla presente legge.

Art. 14 - È vietato procedere a lottizzazione di terreni a scopo edilizio fuori dei limiti del piano regolatore edilizio e di ampliamento senza il permesso dell'autorità comunale, che avrà facoltà di concederlo solo nel caso in cui il progetto di lottizzazione non sia in contrasto coi criteri di massima da esso adottati per l'ulteriore sviluppo della città, e solo quando l'interessato assuma con idonee garanzie, l'obbligo di procedere a proprie spese all'impianto dei pubblici servizi (acqua, fognatura, illuminazione, mezzi di trasporto in comune) su progetti approvati dal Comune e da eseguirsi sotto la vigilanza del medesimo.

Dopo l'entrata in vigore della presente legge alle opere iniziate e compiute prima del permesso della lottizzazione si applica il disposto dell'articolo 90 della legge 25 giugno 1865, n. 2359. Ai contravventori è comminata l'aumento fino a L. 10.000.

Art. 15 - Nella attuazione del presente piano regolatore si dovranno rispettare le cose immobili la cui conservazione presenti un interesse pubblico, per la loro bellezza, e per la loro particolare relazione con la storia della città. Fermo pertanto il rispetto dei monumenti più notevoli quale risulta dal presente piano di massima nell'attuazione del piano, si dovrà curare che i cimeli interessanti la storia della città, e che abbiano particolare importanza nei riguardi estetici, quando non sia possibile conservarli in luogo incorporandoli degnamente nelle nuove costruzioni, vengano trasportati nei civici musei, e ciò secondo accordo da prendersi di volta in volta con le autorità preposte alla tutela delle antichità e monumenti.

Art. 16 - La sistemazione archeologica della zona circostante alla basilica di S. Lorenzo e delimitata dal corso di Porta Ticinese, dalla via Pio IV alla piazza Vetra e dalla via Pioppette fino all'incontro della nuova via di piano regolatore che dalla piazza Vetra si dirige a mezzogiorno, viene segnata nel presente piano a scopo esclusivamente indicativo. Essa potrà essere oggetto di sistemazione anche diversa a seconda del risultato delle indagini archeologiche che verranno all'uopo istituite.

Pertanto il piano relativo potrà essere approvato separatamente nei modi stabiliti dalla presente legge.

Art. 17 - I portici delle nuove costruzioni, previsti dal piano regolatore di cui alla presente legge, sono sottoposti senza indennizzo

di sorta, a servitù pubblica e quindi da considerarsi per ogni conseguente effetto come pubbliche strade e ciò senza pregiudizio del contributo di cui all'articolo 10 della presente legge.

Art. 18 (2) - I piani regolatori previsti dal R. decreto legge 7 giugno 1928, n. 1296, dal R. decreto legge 20 novembre 1930, n. 1069 (3), dal R. decreto-legge 25 gennaio 1932, n. 95 e dal R. decreto-legge 22 luglio 1932, n. 1065, convertiti rispettivamente nelle leggi 20 dicembre 1928, n. 3178, 17 dicembre 1931, n. 1728, (3), 30 maggio 1932, n. 754, 15 dicembre 1932, n. 1752, rimangono integralmente disciplinati dalle norme dei decreti stessi.

Le disposizioni del R. decreto-legge 7 maggio 1931, n. 590, convertite nella legge 29 febbraio 1932, n. 149, rimangono in vigore soltanto per la esecuzione delle singole parti del piano per le quali, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia già intervenuta apposita deliberazione podestarile. Le altre parti del piano per le quali la deliberazione non sia intervenuta, saranno considerate come facenti parte del piano di massima di cui alla presente legge e per l'esecuzione di esse saranno osservate le norme della legge stessa.

Rimane ferma la disposizione del capoverso dell'articolo 3 della legge 29 febbraio 1932, n. 149.

Art. 19 (2) - La tassa di registro e di trascrizione ipotecaria sui soli trapassi di proprietà al Comune di Milano per l'esproprio e l'acquisto di immobili occorrenti per l'esecuzione del piano regolatore generale approvato con la presente legge, è stabilita nella misura fissa di L. 10 per ogni atto ed ogni trascrizione.

Il privilegio fiscale previsto nel precedente comma del presente articolo è limitato agli atti e contratti indicati nel comma stesso posti in essere entro il termine di venticinque anni a decorrere dalla pubblicazione della presente legge.

Art. 20 - Tutte le costruzioni eseguite sia dai privati che dal Comune o suoi concessionari per l'attuazione del piano, compiute nel termine di venticinque anni a decorrere dalla pubblicazione della presente legge, godranno della esenzione venticinquennale dalla imposta e dalle sovrapposte comunali e provinciali sui fabbricati.

La predetta esenzione è estesa alle costruzioni e ricostruzioni effettuate e da effettuarsi in esecuzione del piano particolareggiato di cui al R. decreto-legge 7 giugno 1928, n. 1296. È altresì estesa alle costruzioni e ricostruzioni effettuate in esecuzione di apposite convenzioni stipulate col Comune di Milano per raggiungere anticipatamente le sistemazioni lasciate invariate dal piano approvato con R. decreto-legge 7 maggio 1931, n. 590, e dal presente, purché la dichiarazione di abitabilità sia intervenuta posteriormente al 1° gennaio 1930.

Art. 21 - Il termine per l'esecuzione dei piani particolareggiati non potrà superare dieci anni dalla pubblicazione del decreto di approvazione.

Nella deliberazione podestarile di adozione del piano dovrà essere indicato il termine entro il quale dovranno completarsi le espropriazioni. Anche dopo l'approvazione dei piani particolareggiati sarà consentita ai proprietari degli stabili colpiti dal piano la esecuzione delle opere di manutenzione dei loro immobili.

Il Comune potrà anche consentire opere che eccedano la manutenzione a suo esclusivo giudizio. In tal caso, delle opere eseguite sarà tenuto conto nel computo delle indennità di esproprio, deducendone la quota di deprezzamento.

Art. 22 - Il Governo del Re ha facoltà di approvare, con l'osservanza delle norme contenute nella presente legge, le modificazioni al piano regolatore edilizio e di ampliamento ed alle norme generali e prescrizioni tecniche che nel corso della sua attuazione si rendessero necessarie.

Art. 23 - In quanto non disposto o modificato con la presente legge valgono le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

DISPOSIZIONI EDILIZIE

Art. 1. - È in facoltà del Comune di formulare speciali norme edilizie anche a deroga delle disposizioni del regolamento edilizio, allo scopo di ottenere particolare armonia tra i vari edifici di una stessa località costituenti lo stesso quadro urbano.

Tali norme dovranno essere approvate secondo le norme di legge.

Art. 2. - Il Comune, presi accordi con gli Enti di tutela artistica, potrà dare norme edilizie speciali per gli edifici che dovessero sorgere in vicinanza di monumenti di particolare pregio artistico o storico.

Tali norme rifletteranno le altezze, le distanze e il carattere di detti edifici e dovranno emanarsi entro due anni dalla approvazione della legge che approva il piano.

Art. 3. - In caso di rifabbrica o di radicale rifacimento degli stabili il Comune potrà senz'altro imporre la rettificazione di allineamenti tortuosi allo scopo di uniformarli all'allineamento generale delle strade ed in ogni caso per una profondità non superiore a un metro.

Art. 4. - Quando per effetto dell'esecuzione di un piano regolatore una parte di un edificio venga ad essere offerta alla pubblica vista, e costituisca a giudizio del Comune un deturpamento che torni a disdoro della città, particolarmente nei riguardi dell'importanza che vengono ad assumere i luoghi per effetto della esecuzione del piano, sarà facoltà del Comune intimare ai proprietari di variare i prospetti secondo un progetto da approvarsi dal Comune. Il Comune potrà imporre l'esecuzione del rifacimento entro un termine stabilito.

In caso di rifiuto il Comune avrà facoltà di procedere all'esproprio dell'intero edificio corrispondendo una indennità determinata secondo le norme contenute nella legge che approva il piano.

Art. 5. - Salvo le altre norme edilizie che il Comune potrà formulare, per le aree destinate nel piano a fabbricazione rada dovranno rispettarsi le norme seguenti:

a) per le aree indicate con X: gli edifici non dovranno occupare più di un terzo dell'area totale, e non dovranno essere formati da più di tre piani;

b) per le aree indicate con Y: non potranno costruirsi che edifici isolati; la loro minima distanza sarà di m. 10, lo sviluppo delle fronti non potrà superare m. 30; gli edifici non potranno contenere più di quattro piani;

c) per le aree indicate con V: gli edifici non dovranno occupare più di un quinto dell'area, e non dovranno essere formati da più di tre piani;

d) le aree indicate con V^o: gli edifici non dovranno occupare più di un quinto dell'area; non potranno superare l'altezza di m. 16; la loro cubatura non potrà superare 2500 metri cubi ogni 1000 metri quadrati di superficie del lotto fabbricabile;

e) per le aree indicate con W: gli edifici non dovranno occupare più di un quarto dell'area e non potranno essere formati da più di tre piani;

f) per le aree indicate con Z: le fronti dei fabbricati dovranno costruirsi parallelamente alla linea stradale arretrandosi da essa secondo quanto è indicato sui tipi.

Tutte le aree che per effetto delle disposizioni contenute in questo articolo restano libere da fabbricati dovranno sistemarsi a giardino.

Decreto del Presidente della Repubblica. 30 maggio 1953

Approvazione del P. Regolatore Generale di Milano. (Pubblicato in sunto nella « Gazz. Uff. del 9-7-1953, n. 154, pag. 2523, n. d'iscrizione 3312).

VISTA la delibera consiliare n. 124360, in data 12 luglio 1950, approvata dalla G.P.A. nella seduta del 30 agosto 1950, con la quale il Comune di Milano ha adottato il Piano Regolatore Generale del proprio territorio;

RITENUTO che la procedura seguita è regolare e che, in seguito alla pubblicazione degli atti effettuata dal 31 agosto al 30 settembre 1950, sono state presentate nei termini di legge 1085 osservazioni — di cui 121 sono duplicate o memorie illustrative di altre già presentate — e fuori termine 36 osservazioni, che vengono tutte qui appresso elencate:

... omissis ...

Osservazioni pervenute fuori termine.

... omissis ...

RITENUTO che, sempre fuori termine, sono pervenute a questo Ministero le seguenti n. 20 osservazioni, di cui alcune costituiscono ripetizione di quelle già presentate al Comune:

... omissis ...

VISTE le controdeduzioni in merito alle osservazioni prodotte in termine e fuori termine al Comune; controdeduzioni che il Comune medesimo ha adottato con delibera consiliare n. 64669 del 6 aprile 1951, approvata dalla G.P.A. nella seduta del 3 agosto 1951, proponendo l'accoglimento totale di 148 osservazioni, e l'accoglimento parziale di 27 osservazioni;

CONSIDERATA la manifesta opportunità che il Comune di Milano sia dotato di un Piano Regolatore Generale del proprio territorio, il quale, a totale riforma e in sostituzione di quello approvato con Legge 19 febbraio 1934, n. 433, risponda alle nuove esigenze urbanistiche della città, tenendo conto dei dettami della legge 17 agosto 1942, n. 1150, dei progressi verificatisi nella scienza urbanistica e nella tecnica delle costruzioni, nonché della situazione venutasi a creare in alcune zone della città, in dipendenza delle distruzioni causate dagli eventi bellici;

CONSIDERATO che il Piano Regolatore Generale adottato dal Comune di Milano è informato ai seguenti criteri fondamentali:

— inserimento del Piano in uno schema di Piano regionale;

— decentramento delle industrie, con ubicazione dei nuovi grandi complessi industriali,

nella zona avente per asse la direttrice Rho-Sesto Calende;

— creazione di un nuovo Centro Direzionale a nord del vecchio Centro, nella direzione corrispondente alla naturale tendenza di sviluppo del nucleo urbano;

— zonizzazione dell'intero territorio comunale e, in particolare, destinazione a verde agricolo per i terreni al di fuori dei limiti dell'aggregato urbano;

— creazione di grandi assi stradali per il traffico di penetrazione della regione nell'aggregato urbano e di arterie tangenziali per il traffico esterno;

CONSIDERATO che i criteri e le direttive si ravvisano pienamente ammissibili e rispondenti al migliore e più razionale assetto del territorio comunale, e che le soluzioni nel Piano risultano, nel complesso, ben studiate ed atte a realizzare i suaccennati criteri;

CHE, peraltro, il Piano prevede anche varie soluzioni particolari e di dettaglio le quali, se pure ammissibili dal punto di vista formale, non possono costituire oggetto di esame in questa sede, anche per la impossibilità di valutarle adeguatamente sulla planimetria del Piano, che è stata redatta nel rapporto di 1:5000 coerentemente alle caratteristiche di un Piano Regolatore Generale;

CHE, per quanto riguarda la parte centrale della città (che comprende anche le due zone incluse nel Piano di Ricostruzione approvato con D. M. 28 febbraio 1949, n. 322), le cui previsioni sono riportate nella planimetria in scala 1:2000, l'esame delle relative soluzioni di dettaglio appare possibile, nonché opportuno, anche per il fatto che esse hanno formato oggetto di provvedimenti già operanti oppure sono ad essi strettamente collegate;

CHE, per le ragioni suesposte, e salvo quanto sarà detto appresso per talune previsioni, il Piano può ritenersi ammissibile per intero, nelle sue linee generali, in relazione agli elementi essenziali previsti dall'art. 7 della Legge Urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, mentre, per quanto riguarda le previsioni di dettaglio, queste possono essere prese in considerazione limitatamente all'ansidata parte centrale; |

CONSIDERATO tuttavia che appare necessario un miglioramento di alcune previsioni, come più specificatamente viene detto qui di seguito;

CONSIDERATO che, molto opportunamente, il Piano prevede un arresto dell'espansione urbana a sud dell'abitato ed un maggiore sviluppo di esso a nord dell'abitato stesso;

CHE, peraltro, tali previsioni dovranno, in sede di piani particolareggiati, essere integrate con l'indicazione di un regolamento del regime delle acque, che, provenendo da nord, investono la città, determinando allagamenti nelle zone periferiche; e con uno sviluppo della rete di fognatura, allo scopo di adeguarla oltre che alle esigenze dell'espansione dell'aggregato urbano, anche alle necessità che si sono manifestate in altre zone attualmente servite in maniera incompleta;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda la dislocazione delle industrie, appaiono opportuni il mantenimento di tale destinazione e la possibilità di relativo sviluppo per la zona della Benzia ed Affori, a nord ovest della città, date le caratteristiche favorevoli che offre detta località, ampiamente servita da raccordi ferroviari, e che anzi, si ravvisa conveniente estendere detta destinazione anche per altre aree in prossimità della Via Comensina, dove le medie e le piccole industrie potrebbero usufruire dei comodi raccordi ferroviari già esistenti;

CHE, per la zona di Lorenteggio, l'estensione delle aree destinate a sviluppo industriale risulta eccessivamente spinta verso nord, per cui è da accogliere la proposta fatta dal Comune, in sede di esame dell'osservazione De Angeli Frua, di ridurre notevolmente detta estensione, mediante parziali sostituzioni col vincolo di verde agricolo;

CHE, per quanto riguarda la zona sud-sud-est della città, dovranno essere concentrate le industrie a cavallo degli impianti ferroviari dello Scalo di Rogoredo, per ovvie ragioni di raccordi ferroviari e di allontanamento dalle zone residenziali, destinando a zona industriale le aree ad ovest di via Toffetti e quelle ad est della ferrovia, in adiacenza agli stabilimenti Rodanelli, in sostituzione della nuova Zona Industriale prevista a sud di Via Mecenate (Toliedo), che è da abolire;

CHE nella zona a nord della località Precotto (tra Viale Monza e la Ferrovia) è da mantenersi

l'attuale sviluppo di industrie medie, anziché introdurre una striscia di industrie pesanti adiacenti alla ferrovia, cui, per il dislivello esistente, non sarebbe possibile allacciare binari di raccordo;

CONSIDERATO che, per quanto concerne le destinazioni a zona residenziale, si ravvisa opportuno che nella zona di Taliedo, in relazione alla accennata abolizione del vincolo ad industrie, sia previsto un quartiere residenziale estensivo, concepito secondo i più aggiornati criteri della edilizia moderna;

CHE — come ha proposto l'Ufficio Tecnico del Comune di Milano — all'estremità nord della Via Comasina, è da sostituire la destinazione consentita, ivi prevista, con quella intensiva, a condizione, però, che la fascia di verde di cui si dirà appresso, sia attigua alla strada, in modo che le costruzioni vengano spostate verso l'interno;

CHE, allo scopo di evitare nelle zone aventi particolare carattere storico, monumentale ed ambientale, il sorgere di costruzioni troppo difformi non solo tra di loro ma anche rispetto al tradizionale carattere degli antichi edifici è da prescrivere l'inclusione nelle norme edilizie di una disposizione che faccia obbligo al Comune di sentire preventivamente il parere della Soprintendenza ai Monumenti della Lombardia, quando si tratti di sistemazioni urbanistico-edilizie che comportino un rinnovamento dell'abitato con costruzioni eccedenti il normale limite di altezza: (4)

CONSIDERATO che appare eccessiva l'estensione di verde pubblico a tutta la zona compresa fra la vecchia e la nuova Gallarate e nord del Q.T. Il fine al Cimitero di Musocco, per cui si ravvisa opportuno lasciare una fascia di verde pubblico, larga m. 30, lungo la nuova arteria e destinare a zona residenziale semi-estensiva la rimanente area compresa fra la nuova e la vecchia Gallarate, dato che lungo quest'ultima arteria già attualmente esistono numerose costruzioni;

CHE, lungo la nuova Via Comasina, e perciò all'estremità nord, è da estendere la fascia di verde pubblico per tutta la lunghezza dei due lati;

CONSIDERATO che la destinazione a verde agricolo appare ammissibile:

— sia sotto il profilo della legittimità, in quanto rientra nella zonizzazione prevista dall'art. 7 della Legge Urbanistica;

— sia sotto il profilo igienico-sanitario in quanto la formazione di zone agricole al margine dell'abitato appare molto proficua, interrompendo così la compattezza dei quartieri edifizii, cui viene ad arrecare il beneficio della campagna;

— sia nei riguardi dell'estensione e del merito sostanziale, poiché la superficie destinata a verde agricolo rappresenta soltanto un terzo di quella complessiva del territorio comunale;

CHE, per altro, in merito alla distribuzione di alcune zone di verde agricolo e soprattutto di quelle ormai limitate estensione, per essere intercluso da strade o zone a destinazione diversa, e tali quindi da somigliare, per la promiscuità che ne deriverà, l'utilizzazione a scopo agricolo, si ritiene opportuno prescrivere quanto segue:

a) destinazione a zona residenziale estensiva: per l'area compresa tra la tangenziale nord e la Via Palmasona, con distacco di fabbricati dall'allineamento stradale di metri lineari 50; per l'area sud della ferrovia a carattere dell'asse attrezzato n. 1, limitato a sud dal prolungamento del Viale G. da Cermenate, con una striscia di verde pubblico di m. 50 lungo i due lati dell'asse attrezzato, lungo il prolungamento della via G. da Cermenate ed una zona filtro di m. 100 destinata a parco privato a separazione della zona industriale situata ad ovest;

per l'area a nord della Via Antonini, compresa tra la zona industriale e la nuova zona residenziale estensiva, salvo una striscia di verde pubblico di m. 50 lungo la Via Antonini;

b) destinazione ad edilizia industriale:

di media e piccola industria per l'area compresa tra la tangenziale nord, la ferrovia e le zone industriali in località Quarto Oggiaro, eccetto una

fascia protettiva di m. 100 da destinarsi a verde pubblico, lungo la strada ed a confine con la zona industriale ad ovest;

c) destinazione a verde pubblico:

dell'area a nord della tangenziale compresa tra questa, la Via Pontenuovo e la zona di verde pubblico;

d) destinazione a zona industriale:

per l'area a nord della tangenziale compresa tra questa, il tracciato ferroviario Milano-Erba, la zona industriale e la zona residenziale semi-estensiva, salvo una fascia di verde pubblico della profondità di m. 100 lungo la tangenziale, ed una ulteriore fascia di verde pubblico a protezione della zona residenziale delimitata ad ovest dall'allineamento ovest del Parco Littà e dalla nuova via di Piano Regolatore a sud della tangenziale;

per l'area compresa tra Via Toffetti, la Ferrovia, la Via Boncompagni e la Via Basilicata, limitatamente ad una striscia di m. 250 circa lungo la Via Toffetti, mentre la rimanente parte è da destinare ad edilizia semi-estensiva, separandola dalla zona industriale a mezzo di un'ampia fascia a verde privato;

CONSIDERATO, per quanto riguarda i servizi ed impianti pubblici, che la loro distribuzione ed ubicazione appaiono nel complesso studiate con sano equilibrio e rispondente alle effettive esigenze di autonomia dei rispettivi quartieri, secondo moderni criteri.

CHE, tuttavia, appare opportuna una diversa ubicazione del Cimitero, previsto a sud di Lorenteggio, in quanto, per la sua situazione altimetrica il terreno scelto dal Comune è soggetto a periodici allagamenti; nonché del nuovo edificio carcerario in quanto la prevista ubicazione potrebbe nuocere allo sviluppo dell'adiacente zona residenziale e di svago;

CONSIDERATO che, per la migliore sistemazione del vecchio centro, sono da prescrivere le seguenti varianti:

a) rettificazione della Via Rosales per portarla a sboccare direttamente sul piazzale Tommaso di Savoia;

b) modifica del tratto terminale della strada intermedia fra Corso Garibaldi e Via Legnano, in modo da conservare il palazzetto fine ottocento posto sull'angolo di Piazza Marengo;

c) modifica dell'allineamento previsto all'incrocio delle vie Larga e Pantano, in maniera da renderle perpendicolari all'asse della Via Albricci ed ottenere così un corretto fondale alla via stessa;

d) modifica degli allineamenti della trasversale est-ovest all'incrocio con via Torino, per ottenere un maggior rispetto del Palazzo dei Grifi;

CHE, in conformità a quanto richiesto dal Ministero della Pubblica Istruzione, appare opportuno stabilire:

a) che la deviazione adiacente all'Arco del Sempione, attraversante il limite del Parco verso l'Arco medesimo, debba essere fatta in trincea;

b) che debba evitarsi l'allargamento delle vie che immettono nella Piazza di San Simeone, nonché l'apertura del previsto tratto stradale fra la piazza stessa ed il Corso Garibaldi; e ciò allo scopo di tenere il più possibile separata dal traffico la piazza anzidetta;

c) che è da riesaminare l'attraversamento pubblico previsto nei giardini compresi fra Via Pietro Verri e Via Manzoni;

d) che è da respingere il progettato attraversamento dell'Orto Botanico ed i relativi passaggi nelle vie Borgonuovo e Fiori Oscuri, anche allo scopo di tener presenti le esigenze di ampliamento dell'Accademia di Brera sull'area delle vecchie serre;

e) che è da evitare l'allargamento di Via Annunziata, in quanto l'edificio all'angolo di Via Manzoni ed il palazzo con giardino in Via Annunziata n. 7 sono sottoposti a vincolo di interesse artistico ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089;

f) che venga mantenuto l'attuale allineamento degli edifici in angolo tra via Nirone e Corso Magenta;

g) che sia conservata nel suo ambiente la Chiesa di S. Sisto e sia prevista una relativa zona di rispetto;

h) che l'ambiente di S. Maria alla Porta è da mantenere più chiuso ed appartato dalla nuova arteria trasversale;

i) che sia rispettato il cortile dei « Grifi » presso la Rotonda di S. Sebastiano, tra le vie Torino e Valpetroso, sfiorato dalla nuova grande arteria di attraversamento;

l) che la piazzetta antistante la Chiesa di S. Vito al Pasquirolo sia tenuta separata con uno schermo di fabbricato o di porticato, dalla nuova grande arteria;

m) che venga evitato l'allargamento del Corso di Porta Romana, in corrispondenza dell'isolato posto sulla sinistra della facciata di San Nazario;

n) che è da mantenere una congrua zona a verde intorno alla Cascina Bolla situata tra il Piazzale Lorenzo Lotto, Via Migliara e Via Paolo Uccello, come pure intorno all'antica Cappella dei Re Magi in località Corte Regina, nella sezione di Crescenango;

CONSIDERATO che il sistema delle arterie principali di transito e di penetrazione appare ben risolto per quanto riguarda i settori nord, est e sud, salvo un perfezionamento degli incroci e delle relative attrezzature, che potrà essere realizzato in sede di Piano particolareggiato;

CHE, invece, dovrà essere ristudiato il tracciato dell'arteria tangenziale di transito nel settore sud-ovest ed ovest e relativi attacchi alle strade di penetrazione;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda gli assi che il Comune intende attrezzare con il traffico veloce, deve confermarci l'ammissibilità del loro tracciato già riconosciuto in sede di approvazione del Piano di Ricostruzione;

CONSIDERATO che si ravvisa pure ammissibile il sistema previsto per le strade di collegamento interno e che peraltro, per quanto riguarda l'ampliamento di Via dell'Orso, appare opportuno che il Comune ritardi la soluzione proposta in relazione allo stato di fatto ed alle esigenze della viabilità;

CONSIDERATO, per quanto riguarda gli impianti ferroviari ed i trasporti collettivi, che appare ammissibile la sistemazione di variante la quale prevede un abbassamento del piano del ferro non oltre i m. 2 sotto il livello della via Galilei su cui prospetta la stazione viaggiatori, cosicché le strade di collegamento del nuovo centro direzionale col vecchio nucleo urbano dovranno sopra passare la linea ferroviaria con leggera pendenza in tratto sud;

CONSIDERATO che il tracciato del canale navigabile Po-Lago Maggiore è da ritenersi di larga massima ma che, tuttavia, per le zone interessate dal porto-canale e vincolate dal Piano a verde agricolo, debbono rimanere fermi i vincoli stabiliti e le espropriazioni effettuate, in quanto detti vincoli si ravvisano tuttora necessari per la costruzione di detto porto, in attesa di essere meglio definiti in sede di piano particolareggiato;

CONSIDERATO che le Norme Edilizie annessa al Piano si ritengono ammissibili, in quanto sono tali da assicurare un ordinato sviluppo della disciplina urbanistico-edilizia dell'abitato, ed un graduale espandersi dei vari quartieri;

CHE, peraltro, è da prescrivere, oltre la modifica riguardante le zone monumentali e di cui a precedenti considerando, (5) anche la seguente modifica dell'art. 13 delle Norme stesse, riguardante il verde agricolo, la quale risponde egualmente agli scopi dell'azzonamento previsto dal Piano, pur consentendo una maggiore libertà di utilizzazione delle aree:

a) Nelle zone destinate a verde agricolo sono consentite essenzialmente costruzioni al servizio dell'agricoltura, cioè edifici delle aziende rurali per una densità di mc. 2000 per ogni ettaro di terreno.

Entro il predetto limite complessivo di mc. 2000 per ettaro, sono altresì ammesse costruzioni ad uso di abitazioni, osservando i criteri di edificazione e d'ubicazione che verranno concordati con l'autorità comunale in relazione alla superficie della singola azienda agricola; (6)

CONSIDERATO che per le zone del centro della città, ricadenti nel perimetro del Piano di Ricostruzione, debbono richiamarsi e confermarsi tutte le prescrizioni del Piano di Ricostruzione medesimo — purchè non in contrasto con le prescrizioni e modifiche di cui ai precedenti considerando — approvate con i Decreti Ministeriali 28 febbraio 1949, n. 322, 30 luglio 1950, n. 2512 e 31 luglio 1950, n. 2513, nonché le varianti a detto Piano, approvate con i seguenti Decreti Ministeriali: 1) 13 aprile 1951, n. 1121; 2) 24 settembre 1951, n. 2487; 3) 29 novembre 1951, n. 2299; 4) 18 dicembre 1951, n. 2298; 5) 30 gennaio 1952, n. 3257; 6) 1° febbraio 1952, n. 3258; 7) 14 marzo 1952, n. 3259; 8) 29 marzo 1952, n. 445; 9) 5 giugno 1952, n. 446; 10) 27 settembre 1952, n. 2838; 11) 25 febbraio 1953, n. 82, 83, 84, 85; 12) 5 marzo 1953, n. 9; 13) 30 aprile 1953, n. 1435;

CONSIDERATO che le zone per le quali sono state prescritte nei precedenti considerando 6-7-8-9-10-11-12-14-16 modifiche, varianti ed integrazioni, vanno stralciate dall'approvazione del piano secondo le delimitazioni con linea gialla riportate sulle unite planimetrie in scala 1 : 5000 e 1 : 2000, affinché dette modifiche ed integrazioni siano adottate dal Comune con regolare delibera, da sottoporre all'approvazione della Giunta Prov. Amministrativa, e formino oggetto di pubblicazioni;

CONSIDERATO, per quanto riguarda le osservazioni, che, pur non sussistendo l'obbligo giuridico per l'Amministrazione di pronunciarsi su di esse, in quanto, diversamente dalle opposizioni, sono state assimilate a semplice denuncia, si ravvisa tuttavia opportuna, dal punto di vista dell'interesse generale, prenderle in esame come rapporto di collaborazione dei cittadini a perfezionamento del Piano;

CHE, sotto questo profilo, appare utile tener conto non soltanto delle osservazioni proposte da Associazioni sindacali e da altri Enti pubblici ed istituzioni interessate, ma anche delle osservazioni inoltrate da singoli;

CHE, sempre in funzione del criterio dell'interesse generale, il vaglio di dette osservazioni va fatto per gruppi;

CONSIDERATO che le seguenti osservazioni, le quali riguardano principalmente i criteri direttivi e le soluzioni basilari del Piano (aspetti economici e giuridici, zonizzazione, rete viaria, Centro Direzionale, inguadrimento in un Piano regionale, ecc.) sono da respingere per i motivi indicati nel voto n. 2053 del 31 luglio 1952 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e in quanto detti criteri sono stati riconosciuti ammissibili, legittimi ed opportuni;

... omissis ...

CONSIDERATO che non vi è luogo a procedere in ordine alle seguenti osservazioni in quanto esse riguardano previsioni ricadenti nelle zone da stralciare dall'approvazione del Piano;

... omissis ...

CONSIDERATO che le osservazioni di cui appresso non possono essere accolte in quanto

chiedono l'abolizione o la modifica di soluzioni che il progetto del nuovo Piano Regolatore prevede in relazione ad accertate, imprescindibili esigenze urbanistiche (di azionamento, di viabilità, igieniche, archeologiche, religiose, ecc.) oppure propongono nuove soluzioni che sono in contrasto con le finalità del Piano, senza dire che, nella quasi totalità dei casi, esse osservazioni mirano esclusivamente alla salvaguardia di interessi privati;

... omissis ...

CONSIDERATO che le osservazioni seguenti sono da respingere per i motivi indicati nelle deduzioni del Comune e con le quali si concorda;

... omissis ...

CONSIDERATO che le osservazioni di cui appresso non si ritengono meritevoli di accoglimento per il motivo che quanto richiesto dagli interessati verrebbe, ove fosse accolto, a turbare e, in alcuni casi, a sovvertire la organica distribuzione dell'azionamento studiata secondo le necessità urbanistiche delle varie zone;

... omissis ...

CONSIDERATO che le seguenti osservazioni non possono essere accolte in quanto i vincoli ai quali si riferiscono le osservazioni stesse corrispondono a quelli previsti dal Piano di Ricostruzione già approvato, e vengono riportati nel progetto di nuovo Piano Regolatore unicamente per assicurare la completezza del Piano stesso e, comunque, esse rispondono ad accertate esigenze urbanistiche;

... omissis ...

Considerato che le seguenti osservazioni non possono essere prese in esame in sede di Piano Regolatore Generale, in quanto si riferiscono a soluzioni che saranno studiate o precisate meglio e definite in sede di Piani Particolareggiati, per cui sono da rinviare a detti Piani;

... omissis ...

CONSIDERATO che le osservazioni di cui appresso non sono da prendere in considerazione perchè mancano di motivazione o sono genericamente motivate, oppure riguardano questioni estranee al Piano Regolatore (come ad es. la retrocessione di beni, la permuta di aree, ecc.) o infine contengono richieste indeterminate;

... omissis ...

CONSIDERATO che le osservazioni seguenti sono da ritenersi infondate e non possono pertanto essere prese in considerazione perchè o quanto richiesto è già stato previsto dal progetto del Piano Regolatore, o l'osservazione si riferisce ad una previsione diversa da quella contemplata dal Piano, o la proprietà degli interessati non è, contrariamente a quanto essi ritengono, investita dal Piano stesso, o partono da presupposti sbagliati o, infine, affermano genericamente che il Piano contiene vincoli illegali;

... omissis ...

CONSIDERATO che le seguenti osservazioni non sono da prendere in esame perchè prodotte fuori termine di legge;

... omissis ...

CONSIDERATO che le seguenti osservazioni sono da accogliere totalmente in quanto o migliorano le previsioni del progetto di Piano elaborato dal Comune, o propongono soluzioni che — pur essendo ispirate alla tutela degli interessi privati

— non sono in contrasto con le esigenze urbanistiche delle varie zone, o infine, chiedono il rispetto di convenzioni stipulate con il Comune, e dalla cui inosservanza non giustificata da imprescindibili ragioni di carattere urbanistico verrebbe danno al Comune;

... omissis ...

CONSIDERATO che le seguenti osservazioni sono da accogliere nei limiti e con le precisazioni indicate per ciascuna di esse;

... omissis ...

SENTITI i Ministri interessati;

VISTO il parere del Consiglio Superiore di Sanità del 25-6-1952;

VISTI i pareri del Consiglio Superiore dei LL.PP. in Assemblea Generale n. 2053 e n. 3069, rispettivamente in data 31 luglio e 18 dicembre 1952;

UDITO il Consiglio di Stato;

VISTA la legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150;

SULLA proposta dei Ministri per i Lavori Pubblici di concerto con i Ministri per la Pubblica Istruzione e per i Trasporti;

DECRETA:

Con le avvertenze e precisazioni indicate nelle premesse; con le modifiche conseguenti all'accoglimento totale o parziale delle osservazioni denunciate; con lo stralcio delle zone delimitate con linea gialla nelle planimetrie 1 : 5000 e 1 : 2000 e con le varianti al Piano di Ricostruzione approvato con i decreti ministeriali citati in narrativa, è approvato il Piano Generale di Milano.

È altresì approvato, con le modifiche specificate nelle premesse, il Testo delle Norme Tecniche proposte dal Comune per l'attuazione del Piano medesimo.

Il Piano ed il Testo suindicati saranno vistati dal Ministro dei Lavori Pubblici in n. 1 planimetria in scala 1 : 5000 e n. 2 planimetrie in scala 1 : 2000 e in un volume a stampa contenente le delibere comunali, il testo delle Norme Tecniche, l'elenco delle osservazioni e le relative controdeduzioni.

SONO DICHIARATE IRRICEVIBILI le seguenti osservazioni:

... omissis ...

SONO respinte le seguenti osservazioni:

... omissis ...

NON vi ha luogo a provvedere per le osservazioni di cui appresso, ricadenti in zone stralciate dall'approvazione del Piano;

... omissis ...

SONO accolte le seguenti osservazioni:

... omissis ...

SONO accolte parzialmente, nei limiti indicati nelle premesse le osservazioni di cui appresso:

... omissis ...

Il Ministro dei Lavori Pubblici è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto.

Dato a Roma il 30 maggio 1953.

EINAUDI

Aldisio - Segni - Malvestiti.

(Registrato alla Corte dei Conti il 2 luglio 1953, reg. 23 LL.PP. foglio n. 199).

(1) - Si è ripetuto il testo quale risulta dal R.D.L. 5 settembre 1928 n. 1623 (G.U. 24-10-1928 n. 244) convertito in Legge 19 gennaio 1929 n. 389 (G.U. 9-3-1929 n. 57). Il testo originario era il seguente:

Art. 7. - L'indennità di espropriazione per opere di piano regolatore sarà determinata sulla media del valore venale e dell'imponibile netto, capitalizzato ad un tasso variabile del 3,50 per cento al 7 per cento a seconda delle condizioni dell'edificio e delle località.

Nella determinazione delle indennità di espropriazione dovrà tener conto del puro valore dell'immobile considerato indipendentemente dalla maggiore edificabilità del terreno sul quale esso siede, derivante dal presente piano, e dovrà essere escluso qualsiasi coefficiente di valore, in più o in meno, che direttamente o indirettamente, mediamente o immediatamente, dipenda o consegua dalla adesione, approvazione ed esecuzione totale o parziale del piano.

(2) Per effetto dell'art. 1 del R.D.L. 28 settembre 1934 n. 1663 (G.U. 23-10-1934 n. 249) convertito in Legge 17 dicembre 1934 n. 2118 (G.U. 15-1-1935 n. 12), le agevolazioni tributarie previste dall'art. 19 supra ripetuto si applicano anche agli atti di trasferimento di immobili a favore di Enti o privati che prevedono alle ricostruzioni in luogo e uso del Comune in relazione ad appositi convenzioni aventi data certa, stipulate per la esecuzione del Piano Regolatore - le stesse agevolazioni si applicano anche ai Piani parziali di cui all'art. 18 supra ripetuto.

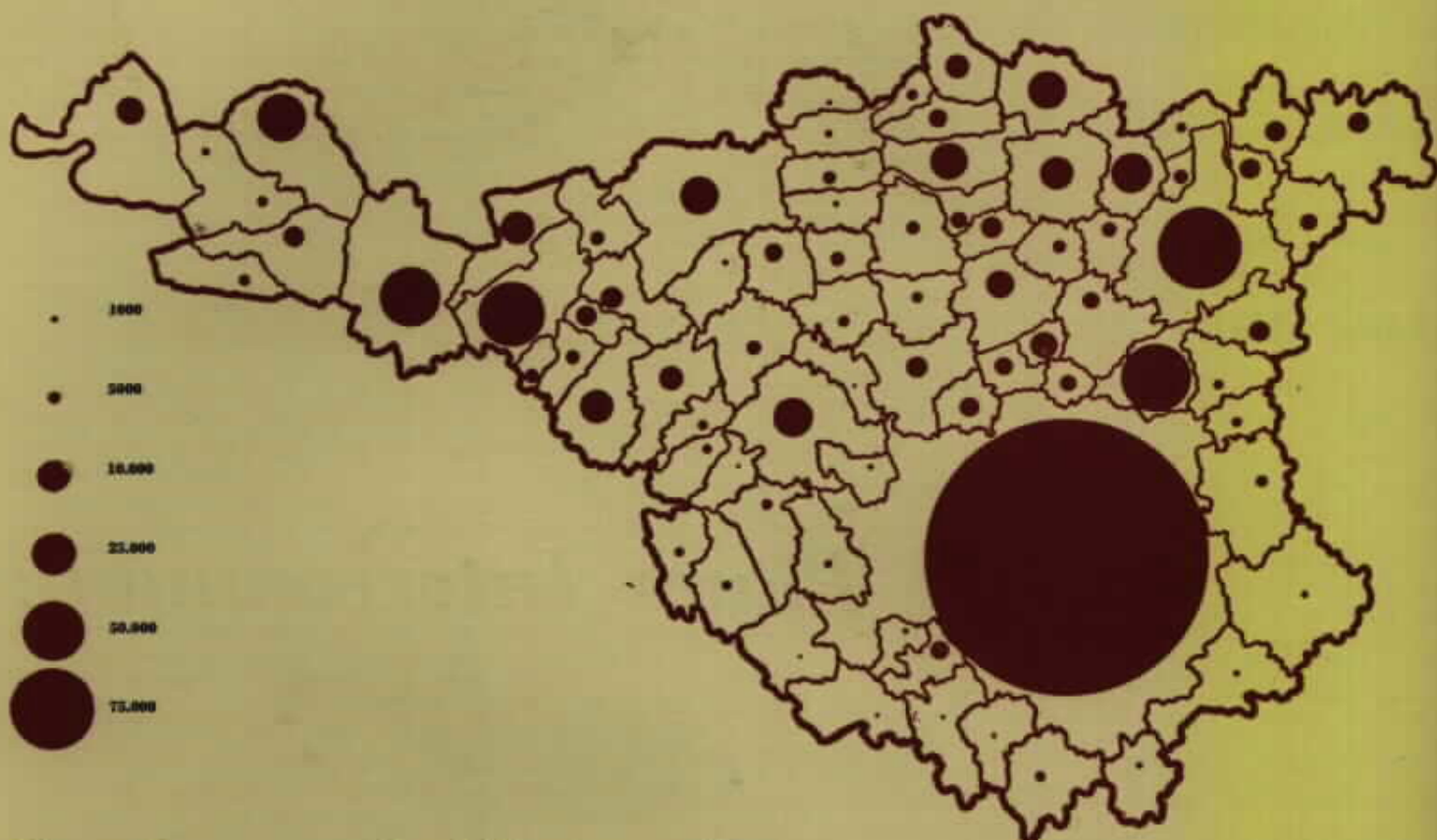
(3) Il R. D. 20 novembre 1930 n. 1809 (non 1069 come è scritto erroneamente anche nel testo ufficiale), e la legge di conversione 17 dicembre 1931 n. 1728 trovano applicabili rispettivamente in G.U. 18-12-1930 n. 293 e 29-1-1932 n. 23. Gli altri provvedimenti citati trovano pubblicati nei fascicoli della G.U. qui di seguito indicati: R.D.L. 7-4-1928 n. 1296 -

G.U. 21-4-1928 n. 144 - convertito in legge 20 dicembre 1928 n. 3178 - G.U. 26-1-1929 n. 22, R.D.L. 25-11-1932 n. 95 - G.U. 1-3-1932 n. 50 - convertito in legge 30 maggio 1932 n. 724 - G.U. 5-2-1932 n. 153, R.D.L. 23-7-1932 n. 1045 - G.U. 4-9-1932 n. 296 - convertito in legge (non modificazioni) 15-12-1932 n. 1752 - G.U. 19-1-1933 n. 14, R.D.L. 7-5-1931 n. 590 G.U. 1-6-1931 n. 125 - convertito in legge (non modificazioni) 29 febbraio 1932 n. 149 - G.U. 15-2-1932 n. 62.

(4) - Vedasi articolo 5 bis delle "Norme tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore".

(5) Vedasi art. 5 bis delle "Norme tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore".

(6) Vedasi art. 11 delle "Norme tecniche per l'attuazione del Piano Regolatore".



Piano Intercomunale della zona milanese

L'approvazione del nuovo P. R. ha dato luogo, fra i tanti fenomeni urbanistici nuovi, a quello per cui molta edilizia, o per insofferenza di vincoli di P. R. previsti dal Comune di Milano od anche per limitata estensione delle zone edificatorie (sia residenziali che industriali), ha preferito l'ubicazione extra comunale nei paesi circconvicini, ove, non esistendo alcun vincolo di Piano Regolatore, si possono soddisfare più liberamente le esigenze edilizie di carattere particolaristico.

Questo indirizzo della iniziativa edilizia privata comprometteva però sempre più la zona dell'alto milanese verso cui si esplica la direttrice di espansione, zona purtroppo già gravemente turbata dalle vicissitudini urbanistiche degli ultimi cinquant'anni. È quindi stato necessario riprendere le mosse per conseguire l'autorizzazione all'apprestamento del progetto di piano intercomunale per il quale fin dal 1951 il Comune di Milano aveva chiesto al Ministro dei LL. PP. l'inerente decreto di autorizzazione.

Le ragioni di carattere urbanistico che determinarono la richiesta autorizzazione sono, oltre quelle sopra citate, molteplici e si possono così riassumere:

opportunità o meglio necessità di una migliore organizzazione della vita e delle funzioni della città di Milano, funzioni che non si possono più limitare al comprensorio comunale, ma vanno proiettate in un intorno di località satelliti che devono essere considerate parte integrante della Città per le reciproche notevolissime influenze.

Identiche furono le condizioni che orientarono i Piani nelle grandi città straniere come Berlino, Londra, Parigi; infatti i Piani della regione londinese, parigina, berlinese vennero studiati ed adottati con lo scopo di regolare urbanisticamente la vita ed i rapporti economico-sociali esistenti tra una grande città e la sua immediata zona di influenza. Tale zona di influenza richiede piani che inve-

stono problemi affini e concordanti per condizioni storiche, geografiche, per ragioni di vita comune alle varie località e a Milano, usi e costumi ecc.

Se in Italia si dovessero scegliere le località che per le ragioni sopra espresse hanno la necessità di un piano intercomunale inteso come sistemazione urbanistica omogenea ed organica di un grande centro e dei limitrofi abitati, anche con uno sguardo del tutto superficiale, l'occhio si poserebbe in primo luogo su Milano e il suo intorno che maggiormente presenta i requisiti e le necessità di un provvedimento del genere per i sovvertimenti di carattere urbanistico che da cinquant'anni a questa parte vanno modificando i valori originali in un continuo superamento di nuove installazioni edilizie sia industriali che residenziali.

Quanto sopra espresso è apparso evidente durante la preparazione del Nuovo Piano Regolatore che se, come limiti attuativi del piano, si è dovuto arrestare ai casuali confini territoriali del Comune, come studio dovette estendersi ad un campo e ad una visuale molto più ampia, prendendo in considerazione schemi urbanistici della zona di influenza più immediata della Città.

Questo guardare al di là dei confini comunali non è stato certo suggerito da un concetto egemonico o espansionistico o dal desiderio di voler dominare urbanisticamente sulle minori località attornianti la metropoli, ma dalla semplice constatazione che gli interessi urbanistici di Milano e dei Comuni vicini sono così connessi che non possono essere distinti.

Poiché la legge non consentiva però di predisporre un P. R. che investisse anche altre località, se non attraverso il Piano Intercomunale, si è dovuto limitare il P. R. vero e proprio al solo territorio Comunale, il che ha determinato e determina tuttora una vera frattura urbanistica sopra-

tutto dove la continuità edilizia tra Milano e i Comuni vicini è ormai in atto.

Sin da allora si intuiva che dette circostanze avrebbero provocato, come effettivamente provocano ora che il Nuovo Piano Regolatore è operativo con tutti i suoi vincoli, i seguenti inconvenienti.

Il Nuovo Piano Regolatore ha organizzato una ordinata zonizzazione per tutto il territorio comunale; per eludere detti vincoli l'edificazione si esplica appena fuori del confine del territorio del Comune di Milano ove, poichè tutto è libero da piani regolatori, dilaga ormai (e peggiorerà sempre di più) il « caos » urbanistico.

È da notare che si potrebbe a questo riguardo documentare la tendenza a costruire industrie più o meno nocive ed abitazioni, appena al di là dei confini Comunali, che per la loro modesta distanza dal Centro della Città devono essere considerati ancora Milano, ma che sfuggono per le ragioni sopra indicate alla regolamentazione urbanistica della metropoli.

D'altra parte l'evoluzione cittadina, costretta entro gli angusti limiti del territorio Comunale, tende a sovvertire i vincoli di Piano Regolatore « rosicchiando » continuamente ai margini dei vincoli di edificabilità previsti dal Piano Regolatore ed ingrandendo sempre di più l'aggregato urbano della metropoli di modo che essa tenderebbe a diventare una « Megalopoli », come ben definisce il Mumford questi complessi.

I motivi della continua erosione dei limiti della zona edificatoria vanno ricercati nel fatto che la metropoli, per l'organizzazione dei suoi nuclei e dei suoi servizi, non può provvedere in un campo più vasto che possa interessare le località viciniori, ma è costretta a ricercare le sue soluzioni sempre ed ineluttabilmente entro i confini del territorio comunale.

Occorre quindi, mediante un Piano Intercomunale, creare più ampi orizzonti alla fabbricazione evitando la tendenza a ridurre continuamente le aree destinate a verde agricolo il che a lungo andare riporterebbe in un futuro non molto lontano all'errore fondamentale del P. R. '34 che prevedeva la fabbricazione indifferenziata a macchia d'olio su tutto il territorio Comunale.

Il Piano Intercomunale avrà il compito di indirizzare l'edilizia industriale e residenziale in quei luoghi che urbanisticamente meglio vi si prestano, con una valutazione omogenea e larga di tutti gli interessi che vi concorrono, tenendo presente appunto la necessità di riservare nei vari quartieri vaste zone di verde che ancora oggi è possibile ottenere al di fuori dei confini Comunali. In tal modo si procureranno a tutte le zone buone condizioni di vita, di igiene e di salubrità: ciò che può essere ancora fatto se si interviene tempestivamente.

Tutte le località interessate dal Piano Intercomunale godranno dei benefici che deriveranno dalla nuova organizzazione urbanistica, tenuto conto che molte delle località da comprendere nel Piano Intercomunale avranno la possibilità di migliorare zone che, per effetto di un'edilizia irrazionale di installazioni industriali indiscriminate, sono ora assai compromesse.

Ne è prova il fatto che nell'alto milanese l'invasione industriale ha addirittura aggredito certe zone sovvertendone tutti i valori originali, anche quelli di una buona urbanistica; basta per convincersene procedere a qualche sopralluogo negli immediati dintorni della Città soprattutto nel settore Nord e controllare, nelle tavole che si allegano, l'evoluzione del numero degli abitanti di alcune località dal 1881 ad oggi.

Strettamente legato al problema della zonizzazione è il problema dei trasporti e della circolazione: problemi che si risolvono soltanto con la realizzazione di un'organica rete stradale.

Basta pensare a tutte le strade che immettono in Milano e che collegano le località viciniori a Milano, ed alla necessità di separare il grande traffico dalle vie di traffico locale

portante tutto quel cospicuo e promiscuo movimento determinato dai reciproci interessi di lavoro e di vita delle varie località prossime a Milano.

In base a queste considerazioni veniva segnalato nella richiesta originaria del 23 febbraio 1951 (Atti del Comune N. 187738 P. R. 4060) un comprensorio di settantannove comuni, scelti tra quelli che avevano particolari ragioni economico-sociali di legame con la metropoli.

Il Ministero dei Lavori Pubblici alla proposta originaria sopradetta rispondeva con la lettera che qui di seguito si riporta:

Questo Ministero ha sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la proposta del Comune di Milano di redigere un Piano Intercomunale nel quale sia compreso, oltre il proprio territorio, quello di altri 79 Comuni limitrofi.

Il predetto Consesso, con voto n. 2681 emesso nell'adunanza del 2 agosto 1951 e di cui si unisce copia conforme, ha espresso l'avviso che possa autorizzarsi il Comune di Milano a redigere detto Piano Intercomunale, subordinatamente alla presentazione di un concreto programma di studio — da sottoporsi all'esame di quel Consesso — nel quale siano precisati gli elementi necessari per definire i limiti del comprensorio, le modalità di partecipazione agli studi dei Comuni interessati e le previsioni di spesa con l'indicazione della relativa quota a carico di ciascuno dei Comuni medesimi.

Questo Ministero fa proprio il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed autorizza pertanto, ai sensi dell'art. 2 della Legge Urbanistica 17 agosto 1942, il Comune di Milano a redigere il Piano Intercomunale di cui trattasi riservandosi — questo Ministero medesimo — di determinare l'estensione del piano e la ripartizione della spesa fra i Comuni interessati nonché gli altri elementi che esso riterrà opportuni allorché il Comune di Milano avrà presentato un concreto programma di studio, giusta quanto suggerito dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici col voto sopraindicato.

*Il Ministro
(Aldisio)*

Per poter però soddisfare a quanto richiesto nella prima parte dell'ultimo capoverso della lettera del Ministero dei Lavori Pubblici, riportata, occorre prima che il Comune di Milano formulasse un abbozzo di Piano Intercomunale atto a dimostrare l'opportunità dell'inclusione in base alle esigenze urbanistiche dei rispettivi Comuni interessati, in modo che il Ministero potesse decidere l'inclusione o meno dei vari Comuni in base ai presupposti urbanistici di tale abbozzo.

Per la elaborazione di tale abbozzo il Comune di Milano:

a) organizzò un Ufficio embrionale per l'espletamento delle prime indagini;

b) cercò di agganciare i Comuni immediatamente limitrofi al comprensorio Comunale per indurli a collaborare.

All'uopo promosse una riunione dei vari Sindaci con i quali si discussero i vantaggi di un Piano Intercomunale; successivamente inviò ad ogni Comune interpellato lo stralcio del Piano Regolatore di Milano comprendente il territorio confinante con il Comune finitimo interessato, perchè ognuno formulasse le proprie osservazioni e proposte nei riguardi del coordinamento delle rispettive attività edilizie in corrispondenza ai rispettivi confini per poter di comune accordo risolvere i problemi più immediati.

Mentre nei riguardi del punto a) il Comune ha potuto predisporre alcune statistiche preliminari, nei riguardi del punto b), e cioè della collaborazione con i Comuni finitimi, non si ebbero risultati apprezzabili e l'abbozzo di Piano Intercomunale da inviare al Ministero non poté essere elaborato.

Frattanto con l'approvazione del Piano Regolatore Generale si accentuò il fenomeno di costruzioni extra Comune di cui si è parlato sopra. D'altro canto si iniziava allora la

stesura, da parte del Centro Studi presso il Provveditorato alle OO. PP. della Lombardia, del Piano Territoriale Regionale, cosicchè l'iniziativa Comunale di un Ufficio per la raccolta di dati risultava in un certo senso superata perchè dette indagini venivano parallelamente fatte dal Centro Studi predetto.

Il Comune decise allora di rimandare la risoluzione del problema del Piano Intercomunale a quando fosse approntato un primo abbozzo di Piano territoriale sia pure di grande massima.

Le caratteristiche del Piano territoriale sono diverse da quelle del Piano Intercomunale, quest'ultimo è un insieme di Piani Generali comunali coordinati fra di loro. Il Piano territoriale non può quindi soddisfare gli scopi del Piano Intercomunale, nè può quindi sostituirlo; può però dare le direttive per l'apprestamento del Piano intercomunale dimodochè, analizzando l'abbozzo di Piano Regionale della Regione Lombarda in quegli elementi che interessano la suddivisione del territorio nei vari Piani Intercomunali, si è rilevato che si può ridurre il numero dei Comuni da includere al Piano Intercomunale di Milano, limitandolo ai soli Comuni contermini al Comune di Milano o che abbiano una edificazione pressochè senza soluzione di continuità con quella del Comune di Milano.

A questo punto di elaborazione del Piano Regionale viene quindi utile ed opportuno anche riprendere il prospettato Piano Intercomunale per il quale si possono fare le seguenti nuove proposte:

Sentito anche il Centro Studi per il Piano territoriale della Regione Lombarda, il quale conferma la necessità di Piani Intercomunali nella zona prospettata con la proposta di P. I. del '51, si ritiene opportuno dividere tale comprensorio in due grandi Piani Intercomunali, quello della zona di Busto e quello della zona prettamente Milanese, dimodochè il Piano pertinente a quest'ultima zona sia ridotto, come si dice più sopra, alle località ed ai Comuni che hanno una diretta e reciproca influenza ed interferenza con Milano.

Secondo questa nuova concezione il Piano Intercomunale comprenderà 41 comuni come si può vedere dall'allegata planimetria.

Si è proposto che la spesa per l'apprestamento del Piano Intercomunale sia ripartita tra il Comune di Milano e i Comuni interessati proporzionalmente al numero degli abitanti.

Sia la raccolta dei dati che la progettazione dovranno essere fatte per ogni Comune da un urbanista designato dal Comune interessato d'intesa con il Comune di Milano.

Le soluzioni dovranno essere studiate d'accordo con il Comune di Milano, con il Centro Studi per il Piano territoriale e con l'Amministrazione Provinciale di Milano.

La raccolta dei dati dovrà essere rappresentata da un censimento urbanistico sul tipo di quello eseguito per il Piano Regolatore del Comune di Milano, tenuto conto anche dei nuovi criteri adottati per la revisione in corso.

La progettazione dovrà prevedere quanto esposto all'articolo 7 della legge 17 agosto 1942 ai punti 1° 2° 3° 4°, e nella scala 1:25.000.

Inoltre il Comune di Milano dovrà provvedere alla stesura globale e definitiva del Piano Intercomunale al 25.000.

Gli studi preliminari del Piano Intercomunale si sono sviluppati in tre settori, due dei quali prettamente statistici, e riguardanti l'incremento della popolazione nei singoli Comuni del comprensorio del Piano Intercomunale dal censimento originario del 1881 al censimento del 1951.

Tali studi statistici dimostrano chiaramente l'enorme incremento ed il conseguente sovvertimento urbanistico nel settore a Nord del Comune di Milano che va da Nord-Ovest a Nord-Est, mentre nella parte Sud la situazione è rimasta pressochè stazionaria, subendo solo quell'incremento di ordine naturale che hanno subito tutte le località del Basso Milanese.

Di qui la giustificazione dell'interesse avuto nel determinare i limiti del Piano Intercomunale che prevedono uno sviluppo quasi completamente rivolto verso Nord e precisamente in modo da allacciare tutte le località che hanno subito in questi ultimi anni il fenomeno di sviluppo che viene solitamente segnalato come sviluppo industriale e conseguentemente residenziale dell'Alto Milanese, limitando invece ai Comuni contermini al territorio del Comune di Milano la parte Sud per quegli allacciamenti e provvedimenti immediati occorrenti tra il Comune di Milano e tali località.

Il fenomeno della espansione di Milano verso Nord viene individuato anche entro i limiti del territorio della Città stessa dove la edificazione preme enormemente verso i confini Nord comunicando tale pressione anche sulle località dell'Alto Milanese.

Altra indagine di carattere statistico è quella riflettente lo sviluppo delle attività economico-industriali con riferimenti, come anno di partenza, al 1881, anno in cui furono censite, non per comune ma per distretto, le attività economiche.

Nel 1881 appunto si vede nei distretti a Nord la prevalenza dell'attività agricola, mentre per gli stessi distretti nel 1936 ed ancor più nel 1951 l'attività agricola è continuamente diminuita per lasciare il posto ad una strabocchevole attività industriale che invadendo tutte le zone di espansione Nord ha creato un disordine urbanistico enorme; e non si deve essere considerati profeti se si afferma che tale disordine tra breve tempo sarà enormemente aumentato se non si arriverà presto attraverso un Piano Regionale ed Intercomunale ad arginare questa espansione indiscriminata.

Si espone qui di seguito il numero degli abitanti dediti ad attività industriale nei quattro circondari di Milano, Monza, Gallarate e Abbiategrasso negli anni 1881 e 1936.

Circondario	1881	1936
Milano	124.000	338.000
Monza	38.500	136.000
Gallarate	28.500	124.000
Abbategrasso	16.000	40.500

Naturalmente tutto questo sovvertimento dei valori originari per l'aumento della popolazione e della situazione industriale è collegato a innumerevoli problemi di traffico.

La terza indagine che questo Comune ha provveduto a fare è stata una analisi sul posto, fatta mediante sopralluoghi, di come lo sviluppo di popolazione e quello industriale si è effettuato nei vari territori Comunali, per individuare quali fossero anche le direttrici di sviluppo naturale che dipartendosi da Milano si proiettavano verso l'esterno.

Alla domanda: come questa edilizia sia venuta ad insediarsi nelle località a Nord di Milano (fenomeno che potrebbe essere documentato fotograficamente in maniera evidentissima, ma che l'occhio dell'esperto può intuire guardando la planimetria dell'attività delle popolazioni residenti per Comune), si può rispondere che essa è sorta per la gran parte senza alcuna regola, seguendo quasi sempre il solo concetto di installarsi in zona vicino alla metropoli, per innumerevoli altre ragioni.

Da queste indagini però è fortunatamente risultato che alcune zone inframmezzate non sono state ancora compromesse, e con opportuni provvedimenti di Piano Intercomunale potranno rendersi utili a creare quei polmoni di verde che possono ancora conferire alla sistemazione urbanistica della zona, se tempestivamente regolata, possibilità di una sistemazione sul tipo di quella della grande Londra, che intervalla zone edificate a zone di verde.

Caratteri dell'economia milanese

Principali risultanze del 3° Censimento Industriale e Commerciale (novembre 1951) nel Comune di Milano

RAMI E CLASSI DI ATTIVITÀ ECONOMICA	DITTE	UNITÀ LOCALI			
		Totale		Con forza motrice	
		N.	Addetti	N.	HP
Industrie estrattive	52	62	652	16	2.406
Minerali metalliferi	4	6	87	—	—
Minerali non metalliferi	48	56	565	16	2.406
Industrie manifatturiere	25.574	26.835	322.838	12.820	841.870
Alimentari ed affini	599	695	13.643	493	36.319
Tabacco	—	2	1.212	1	1.136
Pelli e cuoio	730	757	4.967	345	8.161
Tessili	1.349	1.423	16.314	405	17.417
Vestiaro, abbigliamento, arredamento	8.093	8.159	25.690	966	5.112
Legno	1.690	1.742	6.813	1.062	13.925
Carta e cartotecnica	336	372	6.734	247	19.329
Poligrafiche ed editoriali	1.194	1.254	16.618	804	20.174
Foto-fono-cinematografiche	266	281	1.028	41	819
Metallurgiche	160	194	11.939	126	192.712
Meccaniche	8.483	8.983	145.397	6.422	323.781
Trasformazioni minerali non metallifere	621	693	9.696	441	17.163
Chimiche e affini	1.015	1.174	34.781	731	73.425
Gomma elastica	141	154	18.825	121	99.670
Manifatturiere vario	897	952	9.181	615	12.727
Costruzioni e impianti	1.706	2.168	33.905	565	19.561
Costruzioni	1.256	1.672	28.990	452	18.951
Installazione impianti	450	496	4.915	113	610
Energia elettrica, gas, acqua	31	78	8.419	41	137.751
Energia elettrica e gas	24	69	7.833	40	112.588
Acqua	7	9	586	1	25.163
Trasporti e comunicazioni	1.483	1.695	35.662	341	17.004
Trasporti	1.479	1.682	28.041	336	15.559
Comunicazioni	4	13	7.621	5	1.445
Commercio	29.628	32.624	110.134	7.024	98.840
Commercio all'ingrosso	6.599	7.508	35.513	707	47.642
Commercio al minuto	16.368	17.945	47.975	4.969	15.092
Alberghi e pubblici esercizi	4.195	4.423	18.813	1.273	34.532
Attività ausiliare del commercio	2.466	2.748	7.833	75	1.574
Credito ed assicurazione	422	759	21.611	64	2.452
Credito	171	408	15.680	60	2.387
Assicurazione	158	187	4.773	4	65
Gestioni finanziarie	93	164	1.158	—	—
Attività e servizi vari	2.853	2.996	11.863	761	7.902
Servizi ricreativi ed affini	190	259	2.999	128	3.298
Servizi per l'igiene e la pulizia	2.663	2.737	8.864	633	4.604
Pubbliche Amministrazioni - Servizi sanitari	218	240	883	8	60
TOTALE	61.967	67.457	545.967	21.640	1.127.846

Caratteri dell'economia milanese

Esporre in poche pagine e con l'ausilio di qualche grafico che cosa rappresenta Milano nell'economia nazionale è veramente compito ingrato oltrechè difficile e in ogni caso opera impossibile.

Questo non è un comodo pretesto usato dallo scrivente per sottrarsi alla responsabilità, ma una premessa a ricordare un fatto essenziale e cioè che una città è un organismo vivente e che ciò che più ci interessa conoscere è appunto quel *quid* che noi chiamiamo vita e che è difficile da precisare perchè è l'espressione delle coordinazioni in atto in vari sistemi elementari rivolti al fine di stabilizzare a sempre più alto livello la vita del cittadino.

Ciò che potrà cercare di ricordare sono taluni aspetti e anche in questo senso con miseri mezzi, anche se apparenti, come le statistiche ufficiali.

Gli statistici da tempo hanno cercato di misurare sinteticamente lo stato di una economia nazionale con una misura: il reddito nazionale. È un tentativo, seppure elementare, molto utile per iniziare dei ragionamenti economici e sociali in forma quantitativa.

La formazione del reddito è giustamente considerata come il risultato ultimo dell'attività svolta dalle categorie produttive e costituisce pertanto la sintesi di maggiore importanza per gli osservatori economici. Ciò vale naturalmente per le regioni di uno Stato non meno che per il territorio nazionale riguardato nella sua interezza.

La Lombardia, a questo riguardo, è forse il più interessante dei campi d'osservazione fra tutte le regioni italiane. Esaminando infatti la produzione della ricchezza che in essa ha luogo, ci si avvede che nel settore agricolo come in quello industriale essa occupa un posto preminente per la molteplicità e il valore dei beni materiali e dei servizi dai quali il reddito è costituito, non soltanto nella destinazione finale al consumo, ma anche nel ruolo complesso dei beni aventi carattere strumentale. Sorgono così legami innumerevoli con i processi produttivi che si svolgono nelle altre regioni d'Italia, legami evidenti soprattutto nella tendenza all'incremento del reddito nazionale. Lo sviluppo economico e, con esso, le alterne vicende di prosperità e depressione si manifestano invero chiaramente nel valore totale del reddito prodotto in Lombardia, del quale i singoli individui si attribuiscono quote sotto forma di *salari e stipendi*, ossia retribuzioni del lavoro manuale e intellettuale; di *rendite* per l'uso della terra, delle miniere, dei brevetti; di *interessi*, per l'uso dei capitali; di *profitto* per l'attività organizzativa e l'assunzione dei rischi d'impresa; di *reddito misto* per attività complesse come quelle degli agricoltori-coltivatori, che sono insieme imprenditori, lavoratori, capitalisti. In modo particolare si riconosce che la posizione dominante della Lombardia — dal punto di vista geografico e da quello produttivo — consente, fra l'altro, la formazione di ingenti redditi commerciali, i quali riflettono gli scambi, sia diretti che indiretti (ossia di mediazione e transito), con altre regioni d'Italia per contrattazioni all'ingrosso: una partita, questa, che viene

a contribuire notevolmente all'alto livello di reddito della nostra regione.

In linea di possibilità astratta sarebbe interessante esaminare il reddito sotto tre aspetti fondamentali, e cioè: a) come reddito prodotto; b) come reddito percepito e distribuito; c) come reddito consumato. Giova però riconoscere che i dati di osservazione non ci consentono, per ora, di mettere in luce tutti e tre gli aspetti ora indicati, cosicchè appare necessario dare un maggior rilievo all'aspetto del reddito prodotto. La misura di questo è fornita dalle statistiche della produzione integrate eventualmente da dati sui servizi personali. Avendo riguardo alle quote da detrarre per la reintegrazione dei capitali (fissi e circolanti) impiegati nei processi produttivi si viene a determinare l'apporto positivo dei vari fattori in ciascuna fase di produzione, cioè precisamente il valore aggiunto che nel totale dei processi costituisce un flusso netto di ricchezza disponibile annualmente per la collettività.

Con queste poche premesse invitiamo il lettore a esaminare le tabelle relative al reddito della provincia di Milano e della Lombardia nelle sue varie articolazioni, inviando per un più vasto studio del problema ad un nostro saggio scritto in collaborazione col prof. Dominedò (1).

Un secondo profilo sintetico sotto il quale è possibile studiare Milano è quello della sua evoluzione demografica.

Già nel censimento del 1951 la popolazione di Milano, con 1.278.222 abitanti, aveva raggiunto e superato la cifra anteguerra di 1.237.532 che durante la guerra diminuì di circa mezzo milione per i cittadini che si allontanarono dalla città. A fine anno 1954 si registrò un altro aumento con 1.317.941 abitanti, e tale aumento tende a diventare più forte, in quanto la popolazione trova una condizione favorevole nell'incremento dell'attività economica milanese e nello sviluppo edilizio cittadino.

Milano ha compiuto rapidamente gli sforzi veramente enormi richiesti dalla risoluzione di problemi conseguenti all'aumento della popolazione ed ha potuto così riprendere ed aumentare il ruolo che ha sempre tenuto nella vita nazionale.

Le risultanze del censimento industriale e commerciale del 1951, confrontate con quelle del censimento eseguito nel periodo 1937-40, documentano in modo certo la ripresa dell'attività economica.

339.542 persone erano occupate nel periodo anteguerra nell'industria milanese; a 365.814 esse erano salite nel 1951, con un aumento quindi del 7,74%. La percentuale di anteguerra degli addetti all'industria a Milano era del 7,50% rispetto al totale delle persone occupate nell'industria in Italia e tale percentuale ha raggiunto nel 1951 l'8,62%.

Pure negli altri rami dell'attività economica l'aumento riscontrato è rilevante. Gli addetti al commercio hanno avuto un aumento del 10,13% passando da 100.000 circa nel periodo 1937-40 a 110.134 nel 1951. La percentuale, degli addetti al commercio in Milano rispetto al totale

degli addetti al commercio in Italia, risulta del 6,93% mentre era di circa il 6% anteguerra.

Gli addetti ai trasporti e comunicazioni in Milano, rispetto all'anteguerra, registrano un aumento del 13,86% con 35.602 persone; la percentuale di questi addetti in relazione al totale degli addetti in Italia è del 6,16%, superando quella di anteguerra che non raggiungeva il 5%.

Nelle aziende di credito ed assicurazione gli addetti sommano a 21.611 con un aumento del 13,31% rispetto all'anteguerra. In quest'ultimo periodo la percentuale degli addetti in Milano, rispetto al totale degli addetti a tale ramo di attività in Italia, era del 10,35%, superata col 13,31% nel 1951.

Complessivamente in Milano gli addetti ai rami di attività economiche, che abbiamo indicate, hanno avuto un aumento dell'11,12% con 534.104 persone contro le 480.178 di anteguerra. Rispetto al totale degli addetti in Italia la percentuale di quelli occupati in Milano è passata dal 7% circa anteguerra all'8,10% dopo la guerra.

Per una valutazione più esatta di questi dati ed a completamento degli stessi, è necessario ricordare che nel periodo intercorrente tra il censimento 1937-40 e il censimento 1951 la popolazione di Milano è aumentata del 10,77% ed inoltre che la percentuale degli abitanti in Milano rispetto al totale in Italia è del 2,7%, con variazioni di scarsa entità rispetto all'anteguerra.

Le cifre di cui sopra valgono a fornire un quadro molto significativo della ripresa di Milano dopo la guerra, specialmente nei loro confronti con la situazione in Milano anteguerra e con la situazione italiana in complesso.

Vorremmo ora accennare un poco più dettagliatamente alla situazione in Milano delle varie attività economiche più importanti.

Le industrie meccaniche rappresentano la classe più importante dell'attività economica di Milano: gli addetti nel periodo anteguerra erano 127.693 e sono saliti nel 1951 a 145.397, con un aumento del 13,86%; rispetto al totale degli addetti alle industrie meccaniche in Italia la loro percentuale è del 16,21%.

Negli addetti alle industrie metallurgiche si è avuto un aumento relativamente più forte, superiore al 100%, passando essi da 5.230 anteguerra a 11.939 dopo la guerra. Questo aumento è stato confermato dai dati della produzione siderurgica nella provincia di Milano, che ha segnato un forte incremento. L'8,32% è la percentuale degli addetti in tale classe di industria rispetto al totale degli addetti in Italia.

Il numero degli addetti in Milano alle industrie chimiche ed affini ha avuto un forte aumento, da 13.398 persone a 53.606 compresa l'industria della gomma elastica. Rispetto al totale degli addetti in Italia, quelli in Milano rappresentano il 17,41% per le industrie chimiche ed affini ed il 46,91% per l'industria della gomma elastica.

Una conferma dello sviluppo delle industrie chimiche ed affini si trova anche nella produzione di oli minerali in provincia di Milano, passata da q.li 803.053,50 nel 1948 a q.li 4.125.356,78 nel 1953 con un ulteriore fortissimo aumento nel 1954.

Da 11.190 addetti, anteguerra, alle industrie alimentari, si è saliti attualmente a 13.643; rispetto al totale di questi addetti in Italia la percentuale milanese è del 3,79%.

Cifra leggermente superiore a quella di anteguerra è il numero degli addetti alle industrie poligrafiche ed editoriali con 16.618, che rappresentano il 22,31% del complesso degli addetti in Italia.

Le industrie della carta e cartotecnica hanno pure una importanza notevole, rappresentando i loro addetti rispetto al totale in Italia il 10,61%, anche se gli addetti attuali sommano a 6.734, inferiori a quelli di anteguerra che erano in numero di 7.895.

Il numero degli addetti alle industrie tessili è pressochè uguale a quello di anteguerra, 16.618 contro 16.638. Per

quanto riguarda il numero degli addetti, va osservato che sono industrie poco rappresentate nella città di Milano, sebbene tutte le aziende importanti in questo ramo di attività abbiano in Milano una sede o un ufficio commerciale. La percentuale di questi addetti in Milano, rispetto al complesso in Italia, è del 2,51%.

Una diminuzione si è avuta nel numero degli addetti alle industrie del vestiario, abbigliamento ed arredamento che nell'anteguerra occupavano 28.469 persone contro le 25.690 attuali: è però da ritenere che in questa cifra non sia compreso il numero dei lavoratori a domicilio. Rispetto al totale degli addetti in Italia la percentuale è del 6,24%.

Le attività economiche relative alle costruzioni ed agli impianti sono rappresentate, nella massima parte, dalle industrie edilizie, di cui diremo più avanti.

Ai dati complessivi riguardanti l'attività commerciale aggiungiamo che l'aumento degli addetti si riferisce maggiormente al commercio all'ingrosso, passati essi da 22.690 anteguerra a 35.513 nel 1951, pari al 14,53% del totale degli addetti in Italia, mentre nel commercio al minuto non si hanno differenze che contraddistinguono Milano dalle altre città, anche perchè il numero degli esercizi è in rapporto specialmente con l'ammontare della popolazione. Il numero di questi addetti è di 47.975, pari al 5,01% del complesso in Italia.

Gli addetti alle attività ausiliarie del commercio in Milano rappresentano, con 7.833 persone occupate, di poco superiori a quelle d'anteguerra che erano 6.671, il 12,46% degli addetti in Italia in tali attività.

Gli alberghi e pubblici servizi occupano 18.813 lavoratori, pari al 5,79% degli addetti in Italia a questa classe di attività economica.

Lo sviluppo dell'attività economica nella città di Milano trova conferma anche nei dati relativi alla quantità di energia elettrica consumata per forza motrice: nel 1939 era di Kwh. 635.621.495 ed è aumentata a Kwh. 1.087.712.201 nel 1953 ed a Kwh. 1.159.418.584 nel 1954.

Sia nel settore industriale che in quello commerciale, è necessario osservare che l'attività economica non è in rapporto solamente all'entità numerica della popolazione occupata, ma anche in rapporto al grado di organizzazione. Un'importanza sempre maggiore vanno assumendo in Milano quelle parti dell'attività economica corrispondente ai servizi della produzione: abbiamo già accennato che non vi è azienda di una certa importanza che non abbia una sede od un ufficio commerciale in Milano.

Riportiamo altri dati statistici importanti, quale documentazione della ripresa dell'attività economica e del posto che Milano occupa nell'economia italiana.

Nel 1953 si sono liquidate attraverso la stanza di compensazione di Milano (espresse in milioni di lire) 15.548.000 operazioni in contanti, raggiungendo 17.277.612 nel 1954, che corrispondono al 30,70% delle operazioni liquidate presso tutte le stanze di compensazione in Italia. I titoli trattati presso la Borsa di Milano risultano pari al 60% del totale dei titoli trattati in tutte le borse italiane.

Dai dati relativi al movimento delle Società per Azioni in provincia di Milano appare l'importanza di questa città nell'economia generale della nazione: il totale degli investimenti di capitali, al netto dei disinvestimenti, espresso in migliaia di lire, è di 101.183.933 nel 1952; di 239.664.670 nel 1953 e 144.235.917 nel 1954. Tali cifre sono una parte molto rilevante del totale degli investimenti netti delle Società per Azioni in Italia.

L'ammontare degli sconti e anticipazioni della sede di Milano della Banca d'Italia risulta di 685.407 espresso in milioni di lire ed è pari al 20,63% del totale degli sconti ed anticipazioni da parte della Banca d'Italia.

Il numero dei disoccupati, in correlazione con lo sviluppo dell'attività economica, ha segnato una diminuzione: da 45.900 (compresi i disoccupati che hanno una occupazione occasionale) nel 1952 è passato a 40.777 nel 1954, mentre

il numero di quelli iscritti presso l'Ufficio di Collocamento da 29.063 nel 1952 è diminuito a 26.036 a fine anno 1954.

A documentare la forte ripresa economica della città di Milano dopo la guerra aggiungeremo alcuni dati relativi ai consumi; tali dati non sono soltanto considerati come indici delle varie attività dirette al soddisfacimento di bisogni, ma esprimono anche il tenore di vita, che a sua volta costituisce un indice molto importante della situazione economica generale.

Occorre osservare, per i riflessi specialmente sulla situazione dei consumi, che la percentuale della popolazione di Milano avente un'età dai 20 ai 65 anni è notevolmente superiore a quella che risulta per la popolazione italiana in complesso: per ogni 1000 persone abitanti in Milano quelle dai 21 ai 34 anni risultano 203, cifra questa poco diversa da quella nazionale, che è di 211; le persone dai 35 ai 49 anni sono invece 255 e 205 rispettivamente. Il divario aumenta nei confronti del gruppo di età dai 50 ai 64 anni con 199 su 1000 persone in Milano contro i 136 in Italia.

Tenendo conto di questa diversa composizione per gruppi di età della popolazione di Milano, i dati sui consumi, confrontati con quelli corrispondenti in tutta Italia, stanno ad indicare un tenore di vita notevolmente superiore in Milano a quello, in generale, delle altre città italiane.

Per quanto riguarda i consumi di derrate alimentari, il consumo delle carni risulta in Milano di Kg. 48,8 per abitante contro una disponibilità annua in Italia pari a Kg. 17,4 per abitante. Supera così il consumo nel 1938 che era di Kg. 38,6. Pure un aumento rilevante ha segnato nel 1953-54 il consumo del pollame.

Rispetto a una disponibilità annua in Italia di Kg. 6 di formaggi per abitante, il consumo in Milano è di circa il doppio: Kg. 12,9.

Per i grassi si ha un consumo di Kg. 22 per abitante in Milano contro una disponibilità media annua in Italia di Kg. 14,4.

Anche per il vino il consumo in Milano è notevolmente maggiore, litri 124 circa per abitante rispetto ad una disponibilità media annua nazionale di litri 96.

Il consumo del latte risulta in Milano pari a litri 55,5 per abitante contro una disponibilità media annua nazionale di litri 47,3.

Il consumo del pane risulta invece in diminuzione, mentre aumenta quello del pane condito e dei dolci in genere.

Il consumo dei generi non alimentari e dei servizi è notevolmente in aumento: quello di energia elettrica per illuminazione privata da Kwh. 82.574.256 nel 1939 è passato a Kwh. 204.928.716 nel 1953 e 224.049.215 nel 1954.

Nel consumo di apparecchi elettrodomestici si è riscontrato un forte aumento, sebbene non si disponga ancora di dati statistici relativi.

Negli autoveicoli e motoveicoli in circolazione si ha un aumento annuo di circa il 20%.

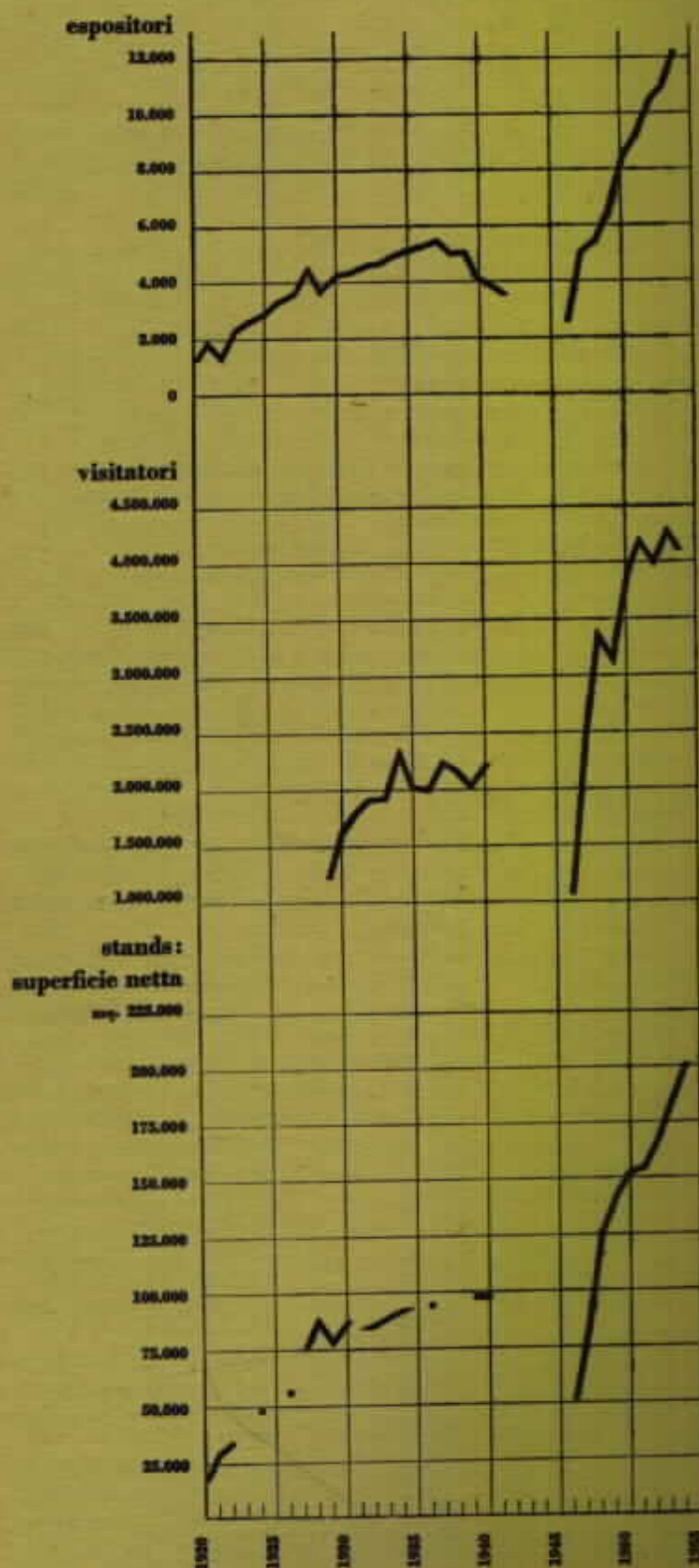
Gli abbonati alle radioaudizioni, esclusi gli abbonamenti speciali, hanno raggiunto il numero di 354.000, con un aumento di circa 25.000 abbonati all'anno. In forte aumento gli abbonati alla rete telefonica di Milano: da 239.384 a fine 1952 a 281.689 a fine 1953 e a circa 315.000 a fine 1954.

Come già accennato, il progressivo miglioramento del tenore di vita della popolazione milanese indicato dai dati di cui sopra costituisce pure un indice importante della situazione economica di Milano, in quanto il miglioramento del tenore di vita è in relazione con l'aumento della produzione e degli scambi.

Un terzo indice sintetico dello sviluppo della città di Milano può essere quello dell'andamento della Fiera Campionaria.

La prima edizione della Fiera (1920) registrò un complesso di 1.233 espositori, di cui 265 stranieri. La superficie coperta dagli stands fu di 15.736 mq. Nel 1923 gli espositori salivano a 2.366, con 713 espositori esteri; la superficie totale coperta risultò di 270.000 mq. e quella degli stands di circa mq. 35.000 come nell'anno precedente (Fig. 1).

Fig. 1 - Fiera Campionaria: espositori, visitatori e superficie degli stands dal 1920 al 1953.



L'anno seguente, 1924, la Fiera veniva trasferita dai Bastioni Venezia all'attuale sede: la sua superficie investiva 330.840 mq. dei quali 49.521 coperti da stands. Alcune imponenti sedi esposizioni erano in muratura e già promettevano più ampi sviluppi a tutto il complesso fieristico al quale il nuovo ambiente conferiva vaste possibilità e maggiore dignità. Il progresso è continuo: a partire dal 1929 viene rilevato il numero dei visitatori: 1.200.000; gli espositori in totale sono 3.807, quelli stranieri 687; 79.475 mq. la superficie occupata dai padiglioni e dagli stands.

Il 1934 registra un afflusso di visitatori di oltre 2.000.000 (2.366.700); gli espositori superano i 5.000 (5.012); gli espositori stranieri sono 1.141; la superficie degli stands sale a 93.025 mq.

Il numero maggiore degli espositori nell'anteguerra viene toccato nel 1937 con 5.485 (1.747 stranieri); i visitatori sono 2.267.000.

Il 1938 segna, in confronto all'anno prima, un lieve regresso sia nel numero dei visitatori che in quello degli espositori; nel 1939 i dati rilevati differiscono di poco da quelli del 1938.

Il 1940 sente invece l'eco della guerra in Europa: però, ad una diminuzione nel numero degli espositori, che scende a 4.116 in totale mentre gli stranieri si mantengono ad un livello di poco inferiore a quello del 1938 con 1.330 unità, la superficie coperta dagli stands sfiora i 100.000 mq. (99.168); i visitatori raggiungono il numero massimo dell'anteguerra dopo il 1934: 2.245.000 in confronto a 2.366.700 punta massima raggiunta nel 1934, come si è detto.

Poi viene la guerra. La Fiera di mantiene in vita nel 1941 e nel 1942 con successi ancora soddisfacenti e con un numero di visitatori sui 2.000.000. Nel triennio 1943-1945 i battenti della Fiera rimangono chiusi a causa della guerra. Nel 1946 però, ricostruito in gran parte quanto distrutto dai bombardamenti aerei la Fiera risorge a primavera con un complesso di 2.519 espositori di cui 309 stranieri; 51.000 sono i mq. coperti dagli stands e 1.061.800 i visitatori. In quell'epoca la rete ferroviaria era ancora semidistrutta ed i trasporti su strada venivano svolti quasi esclusivamente da autotreni, da mezzi meccanici più o meno improvvisati, dalla trazione animale rimessa in efficienza. Il miracolo della ripresa viene confermato e sviluppato nel 1947.

Il mondo accoglie l'invito di Milano con 1.150 espositori stranieri su un complesso di 5.018 espositori. La superficie degli stands risale a 81.806 mq.; i visitatori sono quasi 2 milioni e mezzo (2.490.000).

E l'ascesa continua: il numero massimo degli espositori registrato (1937) viene sfiorato nel 1948 con 5.446 ditte di cui 1.452 straniere. Gli stands superano di oltre 25.000 mq. il massimo raggiunto nell'anteguerra (125.000 mq. contro 99.168 del 1940). Già il 1949 delinea la corsa alla continua razionale espansione della Fiera di Milano nel mondo con 6.554 espositori in totale (1.858 stranieri); 3.200.000 visitatori (il 1948 ne aveva registrati 3.390.000). L'area totale coperta passa da 330.840 a 334.000 mq. con l'acquisto di aree esterne limitrofe. La superficie coperta dagli stands è di 143.000 mq.

Il 1952 registra 10.393 espositori (3.570 stranieri) con oltre 4 milioni di visitatori (l'anno precedente 4 milioni e 200 mila). L'area totale occupata sale a 390.000 mq.; la superficie netta degli stands risulta di 167.253 mq.

Nel 1953 gli espositori sono quasi 11.500, i soli stranieri sono oltre 3.500. I visitatori sfiorano le 4.300.000 unità e la superficie degli stands copre 187.258 mq.; i percorsi superano i 50 chilometri. (fig. 1).

Nel 1954 si ha infine il massimo numero degli espositori (12.336 in complesso) ed il massimo degli espositori stranieri (3.585). L'area coperta in totale raggiunge i 400.000 mq.; la superficie netta degli stands interessa 202.400 mq.

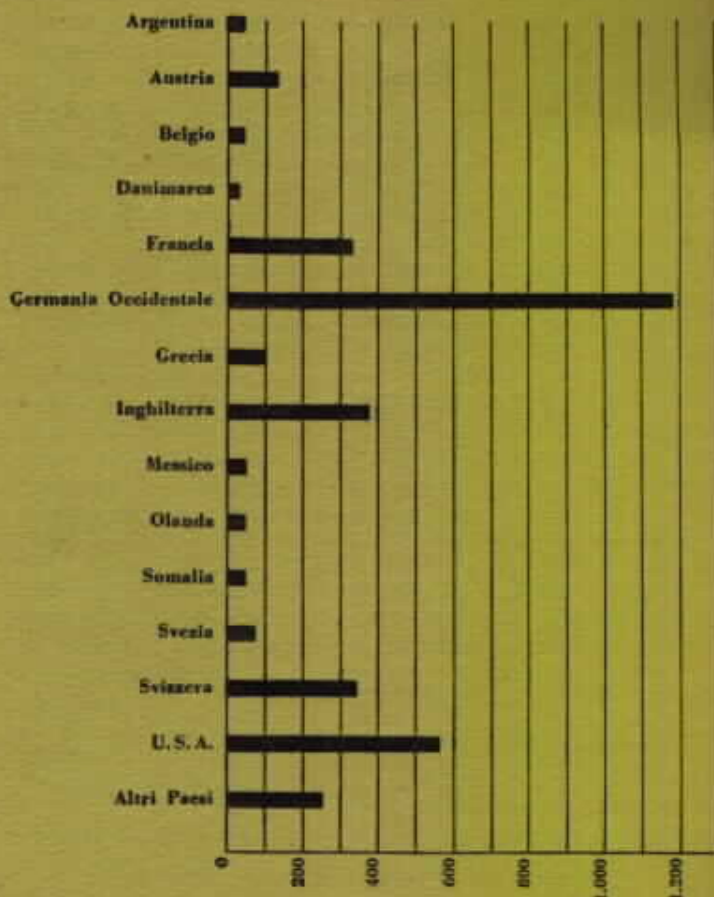


Fig. 2 - Fiera Comemorativa 1954: espositori stranieri.

I visitatori sono oltre 4 milioni. I percorsi raggiungono i 56 chilometri. Le nazioni rappresentate sono 50, delle quali 36 intervenute in mostra ufficiale. Le sezioni merceologiche sono 90 e 950.000 i campioni di merci, il cui peso totale si aggira sulle 29.000 tonnellate. Dei 4.110.000 visitatori 84.213 provenivano da 109 Paesi e territori diversi: l'80,6% proveniva dall'Europa, il 10,55% dalle Americhe, il 3,5% dall'Asia, il 4,4% dall'Africa, lo 0,96% dall'Oceania. Sul totale delle provenienze americane, il 37,6% era rappresentato da statunitensi ed il 55,3% da sudamericani. (figg. 2-3).

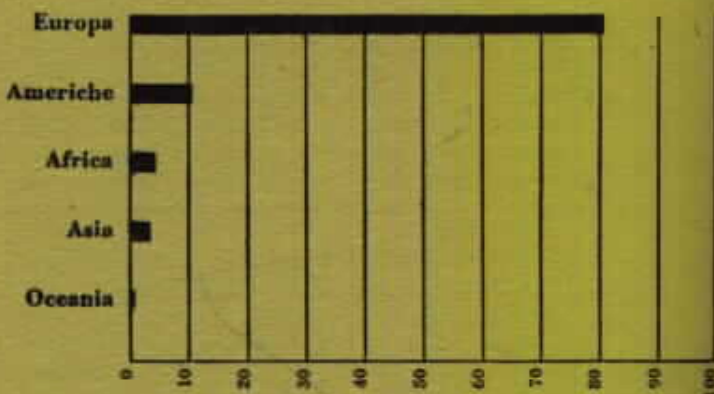


Fig. 3 - Percentuale dei visitatori alla Fiera Comemorativa del 1954.

Accenneremo ora all'attività edilizia di Milano negli ultimi anni, dando prima uno sguardo alla situazione delle abitazioni.

A fine 1951 le abitazioni vere e proprie occupate dalle famiglie in Milano sono risultate in numero di 366.594, suddivise secondo il numero dei locali (esclusi i vani accessori) come alle figg. 4 e 5.

La diminuzione percentuale degli alloggi da un locale è da attribuirsi in maggior parte alle distruzioni provocate dalle bombe incendiarie durante la guerra, specie in alcune zone popolari dove esistevano agglomerati di case di vecchia costruzione ed in parte minore alla tendenza dei costruttori verso alloggi da 2 a 6 locali, già in atto prima della guerra, tendenza alla quale si deve attribuire specialmente la diminuzione percentuale degli alloggi da 6 locali e più (fig. 6).

Per quanto riguarda i servizi e più propriamente i servizi igienici si ha il 69,2% contro il 52% nel 1931 di abitazioni che dispongono all'interno di latrina con caduta di acqua; quelle che ne dispongono all'esterno sono il 25,2%; con altro tipo di latrina, nella quasi totalità all'esterno dell'abitazione, risultano del 5,6%. Le abitazioni che non dispongono all'interno di latrina con caduta di acqua sono così suddivise: 76% abitazioni da 1 locale, 41% da 2 locali e 1% da 3 locali.

Gli alloggi che dispongono del bagno sono il 45,5% contro il 23,5% nel 1931; il 26,5% delle abitazioni da 2 locali, 62,6% da 3 locali e l'84,9% da 4 locali; le abitazioni da 5 e più locali dispongono, si può dire tutte, del bagno.

Le abitazioni che dispongono di impianto centrale o autonomo sono passate dal 19% nel 1931 al 36,4%. L'impianto di termosifone si riscontra presso il 20,4% delle abitazioni da 2 locali, 45,2% da 3 locali, 64,5% delle abitazioni da 4 locali e l'81,1% di quelle da 5 locali; con l'aumentare dei locali che compongono l'abitazione aumenta gradatamente la percentuale di quelle che dispongono di impianto di termosifone.

Il riscaldamento a legna o carbone si trova in prevalenza presso le abitazioni di pochi locali e la percentuale è del 58,4%. Trascurabile è la percentuale di abitazioni con riscaldamento mediante energia elettrica o con radiatori mobili.

Le cifre percentuali della fig. 7 fanno riferimento alla situazione del 1931 ed a quella a fine 1951 e ripetono ed integrano le cifre di cui alla fig. 5.

A fine 1953 è senza dubbio aumentata la percentuale delle abitazioni dotate di servizi. Coi dati di cui si dispone si può calcolare che le percentuali delle abitazioni che all'interno di esse dispongono di acqua potabile, dei servizi igienici e del gas siano passate, a fine 1953, a 84,7, 70,4 e 90,4 rispettivamente.

Che l'attività edilizia in Milano sia stata molto forte negli ultimi anni ognuno ha avuto modo senza dubbio di constatarlo *de visu*, attraverso le numerose costruzioni ultimate recentemente od in corso, specie alla periferia della città.

Basti dire che i locali utili (stanze) costruiti dopo il censimento della popolazione e delle abitazioni, che ha avuto luogo il 4 novembre 1951, si calcolano a circa 110.000, pari all'11% circa dei locali che risultavano alla data del censimento. La percentuale di aumento è superiore, come risulta dal grafico, a quella che nello stesso periodo si è avuta nel numero delle famiglie e nell'ammontare della popolazione.

Le nuove costruzioni, pure essendo più numerose nella parte periferica della città, sono frequenti anche nelle località più interne, specie in alcune di esse.

Vi sono infatti le nuove costruzioni che vengono effettuate nelle zone centrali in attuazione di piani regolatori particolareggiati. Vi sono le nuove costruzioni sorte sulle aree che rimanevano ancora disponibili entro i confini

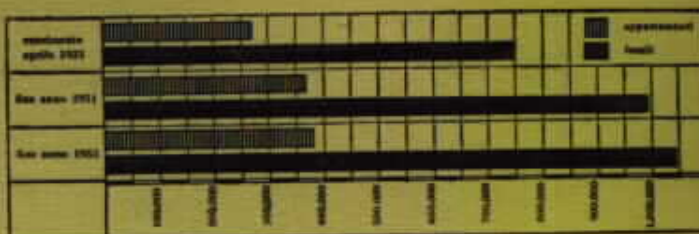


Fig. 4 - Abitazioni e vani in Milano negli anni 1931, '51, '53.

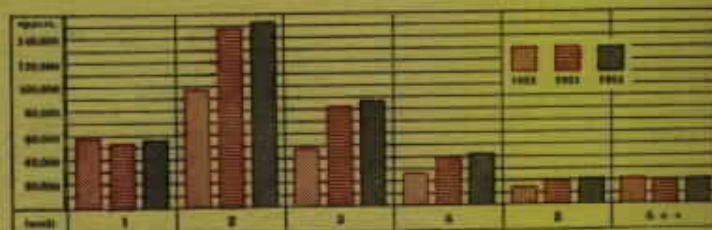


Fig. 5 - Composizione degli alloggi secondo il numero dei vani nel 1931, '51, '53.

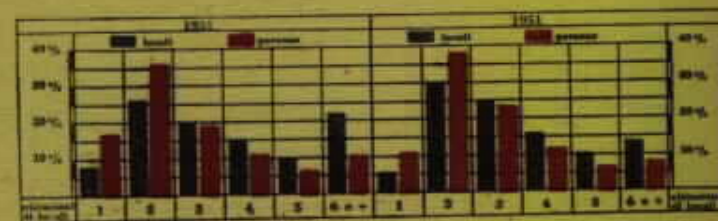


Fig. 6 - Percentuale degli alloggi secondo il numero dei vani e dei relativi abitanti.

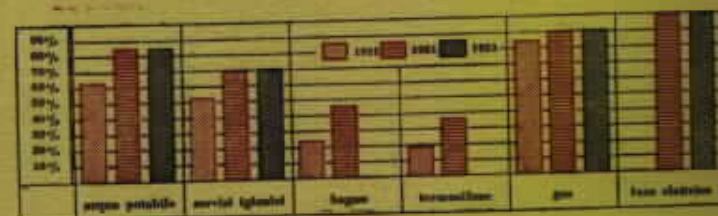


Fig. 7 - Percentuali delle abitazioni secondo i servizi installati nel 1931, '51, '53.

della parte fabbricata della città. Vi sono infine le costruzioni, queste ultime, come detto sopra, le più numerose, sorte al di là di tali confini, occupando territori già adibiti ad orti od a prati. Si aggiunge che la percentuale di queste ultime tende progressivamente ad aumentare, stante il ridursi fortemente delle aree disponibili entro i confini della parte fabbricata della città.

Quanto sopra trova conferma nelle risultanze che si ottengono prendendo in esame — per le singole zone statistiche nelle quali è ripartito il territorio del Comune o quali figurano nella pianta qui riprodotta — i locali utili (stanze) ad uso abitazione costruiti dopo il censimento 4 novembre 1951 e rapportandoli al numero di quelli allora esistenti nelle zone statistiche stesse.

Dei 110.000 nuovi locali utili (stanze) ad uso abitazione costruiti dopo il censimento del 4 novembre 1951, il 5% di essi si trova nella parte della città compresa entro la ex cerchia dei navigli: più numerosi nella zona a sud che in quella a nord; il 6% nella parte della città compresa fra la ex cerchia dei navigli e quella che era la linea dei bastioni: più numerosi nelle zone statistiche contraddistinte coi numeri 3 e 6; il 28% nella parte della città com-

presa fra la sopra accennata linea dei bastioni e la nuova circonvallazione: particolarmente numerosi nella zona statistica contraddistinta col numero 10 dove infatti i locali costruiti dopo il censimento rappresentano l'11% di quelli costruiti in Milano nello stesso periodo di tempo; il 61% si trova nella parte della città che si estende oltre la linea della seconda circonvallazione: particolarmente numerosi nella zona statistica contraddistinta col numero 17 — adiacente a quella sopra accennata contraddistinta col numero 10 — con il 13% circa dei locali costruiti in Milano dopo il censimento.

Se si calcola il rapporto fra i locali costruiti dopo il censimento e quelli allora esistenti, di fronte ad un rapporto di incremento medio per tutta la città pari a circa l'11%, esso risulta del 7% nella zona compresa entro la ex cerchia dei navigli: il rapporto è maggiore nella parte sud, dove infatti — considerando questa separatamente — esso è superiore al 10%. Nella parte della città compresa fra la ex cerchia dei navigli e quella che era la linea dei bastioni, il rapporto dei locali nuovi costruiti dopo il censimento rispetto a quelli allora esistenti è del 5%: se si considerano separatamente le singole zone statistiche, quali figurano nella pianta, il rapporto è più alto nella zona statistica contraddistinta col numero 3, dove infatti è di circa l'8%, più basso in quella contraddistinta col numero 4 dove non raggiunge il 3%.

Nella parte della città compresa fra la linea dei bastioni e la nuova circonvallazione il rapporto fra i locali costruiti dopo il censimento e quelli già esistenti è di circa il 7%: il rapporto risulta di circa il 12% nella zona statistica contraddistinta col numero 10, considerata separatamente, ed appena del 4% in quella contraddistinta col numero 11.

Finalmente nella parte della città che si estende oltre la seconda circonvallazione il rapporto fra i locali nuovi costruiti e quelli già esistenti alla data del censimento è

del 15%. Se si considerano separatamente le singole zone statistiche, quali figurano indicate nella pianta, il rapporto è notevolmente diverso da zona a zona: esso infatti è del 16% nella zona contraddistinta col numero 12; del 12% in quella contraddistinta col numero 13; del 10% in quella col numero 14; del 5% in quella col numero 15; del 9% in quella col numero 16; del 23% in quella contraddistinta col numero 17 (la quale si trova esternamente alla zona statistica contraddistinta col numero 10 dove pure, come già si è accennato in precedenza, i locali nuovi costruiti sono particolarmente numerosi); del 6% nella zona statistica contraddistinta col numero 18. Passando alle zone statistiche più periferiche, rapporti molto alti si hanno in corrispondenza delle zone statistiche situate a nord est, a nord e ad ovest: esso infatti risulta di circa il 24% nella zona statistica contraddistinta col numero 21; del 21% in quella contraddistinta col numero 22; del 15% in quella contraddistinta col numero 23 e del 14% in quella col numero 24.

A completamento delle risultanze di cui sopra, si aggiunge che, quantunque lungo quasi tutta la periferia della città si trovino nuove costruzioni, queste però si addensano specialmente lungo determinate direttrici: più importanti fra di esse quella rappresentata da via Giambellino e via Lorenteggio; quella delle vie laterali a via Rubens e via Rembrandt fra piazzale Segesta a nord e piazzale Giovanni dalle Bande Nere a sud; quella compresa fra via Gattamelata e via Gallarate da una parte e le Ferrovie Nord dall'altra; quella rappresentata da via Imbonati, via Pellegrino Rossi e via Comasina; quella da viale Zara e viale Fulvio Testi; quella rappresentata dai viali Monza e Padova; quella dalle vie laterali alla via Pacini sino oltre la ferrovia; quella compresa fra viale Argonne e viale Corsica e quella rappresentata da corso Lodi e via Marochetti.

Francesco Brambilla

(1) F. Brambilla, V. Dominelli - *Il reddito della regione Lombara* - Casa di Risparmio delle provincie Lombarde - Milano 1954.

*autobus "monotral",
normali e snodati*

filobus



*autospazzatrici
carri raccolta immondizia*

*autobotti
veicoli speciali*



Officine Viberti



Torino

oggi *Gattinara* manifattura ceramica pozzi

nel

1833



1. CATTOLICA