

COMUNE DI COMO

UFFICIO TECNICO
SEZIONE URBANISTICA

PIANO REGOLATORE
URBANISTICO GENERALE

1

RELAZIONE GENERALE

DELIBERAZIONE CONSIGLIO COMUNALE
DEL 17 GEN. 1972 N° 1

L'ARCH. DI SEZIONE L'ING. CAPO

IL SEGR. GENERALE IL SINDACO

Allegato alla deliberazione del CONSIGLIO COMUNALE

n. 1 del 17 GEN. 1972

V° IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

J. Spalloni



[Signature]



COMUNE DI COMO

UFFICIO TECNICO - SEZIONE URBANISTICA

PIANO REGOLATORE URBANISTICO GENERALE

Deliberazione del Consiglio Comunale n. **1** del **17/1/1972**
(Legge 17.8.1942, n. 1150; Legge 6.8.1967, n. 765; Legge
19.11.1968, n. 1187).

RELAZIONE

= = =

PIANO REGOLATORE URBANISTICO GENERALE

Deliberazione del Consiglio Comunale n° del
(Legge 17.8.1942, n° 1150; Legge 6.8.1967, n° 765; Legge
19.11.1968, n° 1187).

= = =

R E L A Z I O N E

Il presente Piano Urbanistico, relativo al territorio del Comune di Como, si manifesta come indispensabile strumento di corretto ed adeguato uso delle strutture insediate con risanamento delle anomalie verificatesi ed annullamento dei fabbisogni arretrati nel settore dei servizi e degli impianti pubblici; di disciplina delle dimensioni e delle funzioni dei nuovi insediamenti compatibili con la possibilità di equa librata assimilazione e coordinamento della situazione territoriale, nella salvaguardia delle caratteristiche morfologiche e culturali.

La necessità di presentare e di attuare il presente Piano emerge dalle esigenze di:

- 1) Adeguare il Piano Regolatore Urbanistico Generale vigente nel Comune di Como alle leggi ed ai decreti emanati successivamente alla sua approvazione ed alle conseguenti deliberazioni di Consiglio Comunale e relativi pareri ministeriali.
- 2) Fare il punto sulla reale situazione comasca, al fine di tutelare le prerogative ed identificarne chiaramente le linee di sviluppo economico-sociale insediativo.
- 3) Formulare un chiaro strumento urbanistico che, aggiornando (nel raccogliere o nell'eliminare) le iniziative e norme concretatesi successivamente nel corso degli ultimi dieci anni, presenti una situazione di "salvaguardia" del territorio in funzione degli sviluppi, delle possibilità e dei vincoli che il coordinato operare negli anni futuri degli Enti proposti all'urbanistica, nell'ambito dell'attività regionale, andrà determinando.

Si esaminano i precedenti asserti:

- 1) ADEGUARE IL PIANO REGOLATORE URBANISTICO GENERALE VIGENTE NEL COMUNE DI COMO ALLE LEGGI ED AI DECRETI EMANATI SUCCESSIVAMENTE ALLA SUA APPROVAZIONE ED ALLE CONSEQUENTI DELIBERAZIONI DI CONSIGLIO COMUNALE E RELATIVI PARERI MINISTERIALI.

Già pochi mesi dopo l'approvazione del Piano Regolatore (D.P.R. 18.4.1967, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 30.9.1967 n° 245) l'Amministrazione inoltrava al Ministero con deliberazione di C.C. n° 79 del 26.2.1968 la "Richiesta di autorizzazione all'adozione di varianti alla rete viaria, ai sensi dell'art. 10 della L.U."

Si evidenziavano alcune delle ragioni determinanti e indifferibili che, nei rapporti della mutata realtà e della sopravvenuta normativa, rendevano inattuabile il Piano appena approvato:

(Dalla relazione) ... Omissis ...

"Il Piano Regolatore Urbanistico Generale del Comune di Como, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica in data 18.4.1967, è stato adottato dal Consiglio Comunale il 19.12.1956.

Le soluzioni del Piano adottato relative sia all'azzonamento che alla rete viaria sono state proposte da una Commissione composta da tecnici, alcuni estranei al Municipio, altri Consiglieri Comunali o funzionari, la quale iniziò i propri lavori nel 1952 con l'incarico di procedere allo studio di soluzioni di "revisione del Piano Regolatore vigente" approvato con R.D. 15.11.1937 n° 2618" ... Omissis ...

Lo studio delle soluzioni costituenti il Piano approvato, come detto, fu iniziato nel 1952.

Esso è stato condotto sulla base degli elementi statistici del momento, riportati nella Relazione al Piano;

Per quanto riguarda la demografia:

- il censimento da cui furono ricavati i dati di base è quello del 1951; dalle sue risultanze la popolazione residente in quel momento in Como era di 70.447 abitanti;
- il censimento del 31.12.1961 enumera 81.983 abitanti comaschi.

La popolazione residente al 31.12.1967 risulta di 91.792 abitanti.

Il Piano prevede invece: 80.000 abitanti per il 1967 e 104.149 per il 2.000.

Per quanto riguarda la motorizzazione:

le registrazioni riferiscono che al 31 Dicembre 1955 erano in circolazione circa 20.000 automezzi targati CO, dei qua-

li si può assumerne 1/6 (3.300) come appartenenti a cittadini del capoluogo; al 31 Dicembre 1967 risultano in circolazione circa 120.000 automezzi (22.000 circa assegnabili ai comaschi).

Le indagini riferiscono che il Piazzale di Camerlata era investito mediamente da un volume di traffico di 14.500 veicoli/giorno nel 1955, mentre per il 1967 il numero medio giornaliero dei veicoli è salito a 37.630, rispettivamente così divisi:

da e per Milano	8.500	e 16.250
da e per Varese	3.500	e 10.900
da e per Cantù	2.500	e 10.500

Inoltre i flussi totali giornalieri verificati in occasione della stesura del Piano, davano in confronto ai dati forniti dal rilevamento A.C.I. 1967:

Flussi totali giornalieri (ore 6 - 21)		
	1955	1967
Veicoli entranti	18.600	64.650
Veicoli uscenti	15.000	66.900

Per quanto riguarda lo sviluppo edilizio: ad un numero di vani esistenti (civili e industriali) calcolati per il 1951 in 70.608, se ne aggiunsero entro il 1961 fino al numero di 100.661 (cioè 30.000 circa in 10 anni), al ritmo di 200.000 mc. vuoto per pieno all'anno.

In assenza del nuovo Piano approvato, al di là del termine di salvaguardia dato dalla Legge n° 1902/1952, il Piano del 1937 allora vigente non sempre ha permesso di mantenere le sedi di strade previste dal Piano adottato.

Il Piano delle Aree per l'Edilizia Economica e Popolare approvato con Decreto 22.4.1967 prevede l'insediamento nei 5 quartieri di 16.600 abitanti circa.

La regolamentazione urbanistica adottata ed approvata in allegato al Piano Generale non ha permesso e non permette la individuazione e la salvaguardia delle aree da destinare a sedi di attrezzature pubbliche e collettive.

Nel 1961 sono stati iniziati i lavori per la costruzione del tronco di Autostrada A 9 da Grandate a Ponte Chiasso; in un primo tempo limitati al tratto fino a Monte Olimpino; nel 1966 sono stati iniziati i lavori per il 3° tronco da Monte Olimpino a Brogeda di Ponte Chiasso secondo il progetto variato rispetto a quello originario per tale tratto terminale di frontiera; nel frattempo la Confederazione Elvetica ha ultimato il proprio tronco autostradale.

Nel 1965 è entrata in esercizio la variante alla Strada provinciale n° 17 Garibaldina; a Lazzago di Breccia, sboccante sulla strada ora Statale n° 342 Briantea (tratto ovest-Varesina) in località adiacente al Casello di Grandate della citata A 9.

Da qualche anno un Consorzio Interprovinciale ha avviato il programma di costruzione di una nuova strada di traffico veloce tra Milano e Como (la cosiddetta Terza Comasina) che si attesterà in località Acquanegra di Albate Camerlata.

La Camera di Commercio Industria Agricoltura Artigianato ha costituito una Commissione per lo studio degli strumenti di riorganizzazione e sviluppo del turismo comasco, da cui presto sortiranno gli orientamenti programmatici.

L'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo ha impostato un programma di costituzione di un centro ricreativo a Casate di Breccia.

Il Comune di Como dopo aver caratterizzato negli anni trascorsi le proprie attività nella sistemazione del tessuto viario esistente e nella sua attrezzatura nonché nella costruzione di nuovi edifici scolastici deve ora impegnarsi sulla costruzione della nuova rete viaria, sulla attrezzatura dei quartieri e dei servizi connessi.

Le soluzioni e le circostanze esposte militano a favore della revisione e dello studio ex novo del Piano Generale sia per quanto riguarda l'Azzonamento sia per la Rete Viaria.

Il conseguente voto n° 1432 del 15.10.1968 Cons. Sup. LL.PP. concedeva "soltanto in via preliminare" l'autorizzazione a variare la rete viaria, rimandando l'autorizzazione definitiva ad "un riesame delle proposte presentate in forma dettagliata confortate da tutti i necessari elementi di carattere istruttorio".

Successivamente con deliberazione del Consiglio Comunale n° 143 del 27.6.1969 venivano inoltrate le "Varianti relative alla rete viaria" che riprendendo le richieste precedentemente avanzate, sviluppavano i temi tecnici e le documentazioni richieste dal Ministero (nel dettaglio i temi saranno trattati successivamente nel capitolo relativo alla rete viaria).

Il Ministero LL.PP. esaminati gli atti, e sentito il Cons. Sup. LL.PP. che nel merito si esprime con voto n° 1382 del 12.1.1971, autorizzava con comunicazione 5.7.1971 il Comune di Como a studiare la variante richiesta.

Ma il problema dell'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali si era manifestato ed era stato affrontato nella sua totalità (non solo nei riguardi della viabilità) da parte dell'Amministrazione; la quale con deliberazione n° 188 in data 23.2.1968, esecutiva, nominava una apposita Commissione Urbanistica avente il compito di assistere il Comune

nella elaborazione di concrete proposte di variazioni ed integrazioni da introdurre al predetto Piano Regolatore coerentemente con le reali esigenze del territorio e della normativa sopravvenuta.

A seguito dei lavori della Commissione e dell'Ufficio Tecnico veniva adottata con deliberazione n° 135 del 16.6.1969 la "Domanda di autorizzazione ad apportare varianti ed integrazioni al vigente P.R.U.G.", (motivata con le ragioni già esposte nella sopracitata relazione alla deliberazione di C.C. n° 79 del 26.2.1968); e contemporaneamente con deliberazione n° 136 del 16.6.1969 venivano adottate le "Varianti relative al Regolamento Urbanistico - Norme Tecniche per l'attuazione".

Nella relazione si chiariva: ... Omissis ...

"Il criterio generale adottato per i parametri delle norme -invariata la suddivisione in zone data dalla Zonizzazione del Piano vigente- è stato quello del riferimento fondiario invece che territoriale dei limiti di densità edilizia, che sono inoltre ridotti numericamente, assieme alla riduzione dei rapporti di copertura ed all'aumento delle distanze minime tra le costruzioni e dai confini; con l'obiettivo di contenere l'eccessivo addensamento edilizio che in questi anni si è rivelato fonte di disagio pubblico e privato dal lato viabilistico, ambientale, igienico.

Coerentemente agli stessi criteri le Norme al capo B) detta no misure per aree a parcheggio o rimessa di autoveicoli a specificazione ed ampliamento di quanto dato dalla Legge 6.8.1967; n° 765.

La norma speciale dell'art. 18 riconosce il carattere particolare anche dal lato urbanistico oltrechè economico della edilizia GESCAL; mentre quella dell'art. 19 tende a temperare nel tempo, ma subordinatamente al verificarsi di particolari condizioni, la applicazione delle nuove norme, restrittive rispetto alle vigenti". ... Omissis ...

Nei confronti della deliberazione il Ministero con nota 5.7.1971, esaminati gli atti e sentito il Cons. Sup. LL.PP. (il quale si è espresso in merito con voto n° 1495 dell'11.11.1970), riteneva che il progetto presentato dovesse essere rielaborato secondo le considerazioni svolte nel voto (nel dettaglio i temi saranno trattati successivamente nel capitolo relativo alla Zonizzazione).

Nella stessa seduta del 16.6.1969 il Consiglio Comunale adottava inoltre con deliberazione n° 137 la "Variante al vigente P.R.U.G. per spazi ed impianti di uso pubblico e di interesse collettivo".

La situazione al riguardo si configurava (dalla relazione) nei seguenti termini: ... Omissis ...

"La Legge Urbanistica 17.8.1942 n° 1150 prescriveva già (anteriormente all'entrata in vigore della Legge 19.11.1968 n° 1187) al capo 3° art. 7 che "Il Piano Regolatore Generale di un Comune ... deve indicare essenzialmente: ... 3°) le aree destinate a formare spazi di uso pubblico o sottoposti a speciali servitù; 4°) le aree da riservare a sede della casa comunale, alla costruzione di scuole e di chiese e ad opere ed impianti di interesse pubblico in generale".

Gli estensori del P.R.U.G. di Como hanno praticamente considerato come situazione da risolvere ai fini delle dotazioni prescritte ai nn. 3 e 4 gli insediamenti residenziali comaschi degli anni 1950-55, ponendo come dotazione base quella delle attrezzature ed impianti allora esistenti fornendo in aggiunta limitate previsioni (ved. allegato n° 1 - dalla Relazione di P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967: stralci e n° 10 tavole Zonizzazione scala 1:5000). Per i nuovi insediamenti e conseguenti esigenze veniva praticamente rimandata l'identificazione delle aree ai momenti esecutivi: nel Regolamento Urbanistico allegato alla relazione di Piano veniva inserito l'art. 9 che dice: le zone: rappresentativa, culturale, turistica, svago, spettacolo, non hanno delimitazioni fisse. Nuclei di queste zone verranno istituiti o sviluppati nelle zone residenziali in genere e nelle zone a verde (pubblico o privato) nelle zone speciali.

Si credette con questa norma di garantire per futuri insediamenti una equilibrata corrispondente dotazione di aree e di impianti.

In effetti la imprevedibile ed accelerata crescita dei nuclei residenziali esistenti e di nuovo impianto negli anni dal 1950 ad oggi -ved. relazione allegata alla domanda di autorizzazione ad apportare varianti al vigente P.R.U.G. ed unita alla presente relazione- senza una corrispondente normativa e direttiva tecnica di piani esecutivi, ha portato ad una situazione di quasi saturazione di aree libere nelle zone insediate e ad una urgente necessità di tutelare e garantire l'uso a fini pubblici di impianti ed attrezzature comunitarie delle residue limitate aree ancora disponibili.

La Commissione Comunale di revisione del P.R.U.G. (che attualmente sta compiendo -dall'ottobre 1968- un attento esame della situazione della normativa vigente, nei confronti della attuale situazione del territorio comunale e del vicino comprensorio) ha concluso un primo studio di identificazione delle aree da destinare ad uso ed impianti di cui ai nn° 3 e 4 dell'art. 7 della Legge 17.8.1942, n° 1150 sostituiti dai nn° 3 e 4 dell'art. 1 della Legge 19.11.1968 n° 1187 da inoltrare per le superiori approvazioni.

Attraverso lo sviluppo edilizio che il Piano consente, sia pure con le limitazioni sopravvenute dopo la data di approvazione predetta con la Legge 6.8.1967; n° 765, sia nell'utilizzazione in mancanza di piano particolareggiato e di lottizzazioni convenzionate, sia per le limitazioni che vengono dal fatto che nella zona di espansione di deve procedere per lottizzazione, si rende ormai indilazionabile l'adozione di un provvedimento che colmi, almeno in parte, le carenze sopradette e cioè si rende non più prorogabile la riserva di aree per le destinazioni sopradette.

Con la proposta che ora si avanza, pur non raggiungendosi la quantità indicata nel D.M. 2.4.1968 in relazione alla capacità insediativa (vedi tabella delle tavole 1:5000; allegato n° 2) si soddisfano esigenze prioritarie che si manifestano soprattutto nella parte esistente dell'agglomerato urbano, sia nell'ambito dei quartieri, delle località o delle frazioni periferiche.

Con tale riserva si avvia a soluzione il problema determinato dalla carenza sopraddetta del Piano Regolatore Generale e non si compromettono gli studi di revisione del Piano ormai in corso, cosicché, in quella sede, risulterà più facile il completo assorbimento del fabbisogno di aree per spazi di uso pubblico o per impianti pubblici e collettivi, rispettando i limiti indicati dal D.M. 2.4.1968, tenendo conto, in relazione della situazione di fatto in alcune zone, del disposto dell'art. 4 n° 2 e dell'art. 6 del detto D.M., cosicché il fabbisogno globale potrà essere dimostrato e soddisfatto con lo strumento di revisione generale del Piano, cui sopra si è accennato."

Il Ministero, sentito il Cons. Sup. LL.PP., il quale si esprime in merito con voto n° 1381 del 15.12.1970, comunicava il 5.11.1971 che la variante proposta era meritevole di approvazione purché vi fossero apportate le modifiche indicate nel voto, relative all'osservanza degli standards urbanistici di cui al D.M. 2.4.1968, n° 1444. (Nel dettaglio gli argomenti saranno trattati successivamente nel capitolo relativo alle aree da destinare a spazi e impianti di uso pubblico).

Agli interventi di adeguamento del Piano Regolatore Generale vanno aggiunte le "disposizione integrativa e disposizioni interpretative transitorie del D.P.R. sulla Città Murata", deliberate con atto n° 89 del 21.4.1970 dal Consiglio Comunale e riguardanti l'importante settore del centro storico urbano, per il quale il Decreto presidenziale di approvazione del Piano Regolatore stralciava le previsioni adottate dal C.C. il 19.12.1956; prescrivendo "che qualsiasi intervento entro il perimetro della Città Murata sia effettuato

previa formazione di piani particolareggiati planivolumetrici, studiati d'intesa con la competente Soprintendenza ai Monumenti".

A questo proposito considerando gli indirizzi emersi dal voto emesso dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nell'adunanza del 16.3.1961 con il n° 471, il quale recitava:

- a) "il criterio di consentire una nuova edilizia" entro il perimetro della Città Murata non è ammissibile, "trattandosi di un centro che ha caratteristiche e tradizioni di importante interesse monumentale, che non può essere assolutamente alterato";
- b) "sono assai da deplorare alcune recenti manmissioni ed è pertanto da prescrivere che qualsiasi ritocco entro detto perimetro sia fatto previa formazione di piani particolareggiati, studiati d'intesa con la competente Soprintendenza ai Monumenti";
- c) "è necessario elaborare per la Città Murata uno studio di dettaglio totalmente costitutivo delle previsioni contenute nel P.R.G.";

e considerando le prescrizioni contenute nella Legge n° 765 del 6.8.1967 e nella circolare Min. LL.PP. n° 3210 del 28.10.1968 la quale chiarisce che:

"rientrano nella definizione di agglomerato di carattere storico, artistico e di particolare pregio ambientale:

- a) strutture urbane in cui la maggioranza degli isolati contengano edifici costruiti in epoca anteriore al 1860, anche in assenza di monumenti ed edifici di particolare valore artistico;
- b) strutture urbane racchiuse da antiche mura in tutto od in parte conservate, ivi comprese le eventuali propaggini esterne che rientrino nella definizione del punto a);
- c) strutture urbane realizzate anche dopo il 1860, che nel loro complesso costituiscano documenti di un costume edilizio altamente qualificato;"

Considerando inoltre che:

il Decreto Ministeriale 2.4.1968 ha fissato, per la zona A, i seguenti:

-limiti inderogabili di densità edilizia: "per le operazioni di risanamento conservativo ed altre trasformazioni conservative, le densità edilizie di zone e fondiari, non debbono superare quelle preesistenti, computate senza tener conto delle soprastrutture di epoca recente prive di valore storico-artistico;

per le eventuali nuove costruzioni ammesse, la densità fondiaria non deve superare il 50% della densità fondiaria media della zona e, in nessun caso, i 5 mc/mq.;"

-limiti inderogabili di altezza: "non è consentito superare le altezze degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di soprastrutture o di sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture;

per le eventuali trasformazioni o nuove costruzioni che risultino ammissibili, l'altezza massima di ogni edificio non può superare l'altezza degli edifici circostanti di carattere storico artistico".

L'Amministrazione integrava la deliberazione n° 136 del 16.6.1969, approvata dalla G.P.A. nella seduta dell'8.7.1969 al n° 34125/4^a, relativamente alle norme concernenti la zona della Città Murata, con la "disposizione integrativa 2 bis" e con le "disposizioni interpretative transitorie 3 bis" che qui si enunciano:

Art. 2 bis -

Il territorio racchiuso entro la cerchia delle mura medioevali ed immediate adiacenze, delimitato e compreso da nord verso est, sud, ovest, tra: Lungo Lario Trento, Piazza Cavour, Lungo Lario Trieste, Ferrovie Nord Milano, Stazione di Como Lago, Piazza G. Verdi, Via N. Sauro, Viale C. Battisti, Piazza della Vittoria, Viale Cattaneo, Viale Varese, Piazza Cacciatori delle Alpi, Viale Cavallotti (indicato col termine "Città Murata"), in ragione del suo particolare valore storico artistico ed ambientale deve considerarsi, per l'omogeneità e continuità dei suoi significati urbanistici ed architettonici, un'unica zona. Tale territorio si configura come "zona territoriale omogenea "A" ai sensi dell'art. 2 del D.M. 2.4. 1968.

Art. 3 bis:

Fino all'adozione della integrazione organica della normativa dettata del D.P.R. per la Città Murata e salvo il ricorso ai piani particolareggiati previsti dall'art. 3 delle norme tecniche di attuazione (adottate con deliberazione n° 136) d'intesa con la Soprintendenza saranno autorizzabili:

- a) opere ordinate al restauro conservativo della tipologia assimilata organicamente dagli edifici fino al 1860;
in dette opere si intendono comprese quelle di rimozione delle costipazioni edilizie (con esclusione, quindi, di qualsiasi incremento volumetrico), nonché quelle di adeguamento degli elementi secondari non strutturali, non tipologici, non stilistici, e non superfetativi, alle esigenze di innovazione o di integrazione tecnologica consone alle funzioni che saranno ritenute compatibili con le attitudini dell'edificio o con la tipologia del settore della Città Murata, secondo le risultanze delle indagini condotte e delle documentazioni raccolte;
- b) opere ordinate al restauro conservativo degli elementi architettonici e dei principali elementi tipologici degli edifici costruiti successivamente al 1860;
in dette opere si intendono comprese quelle di rimozione delle costipazioni edilizie (con esclusione, quindi, di qualsiasi incremento volumetrico), nonché quelle di adeguamento degli elementi secondari (se non superfetativi) alle esigenze di innovazione o di integrazione tecnologica connesse alle nuove funzioni che saranno ritenute compatibili con le attitudini dell'edificio e con la tipologia del settore della Città Murata in cui trovasi l'edificio, secondo le risultanze delle indagini condotte e delle documentazioni raccolte;

Anni	abitanti (31 - 12) 19...	increm. annuo	incr. % annuo	costruz.resid. nuove eseguite mc.	costr.res.ampl eseguiti mc.	Totale costr res. mc.	Demolizioni mc.	Nuovi mc.res. realizzati
1960	79.621	---		247.180	19.050	266.230	non censite	
1961	82.267	2.646	3,32	295.740	10.205	305.945	15.435	290.510
1962	83.700	1.433	1,74	432.450	16.900	449.350	46.850	402.500
1963	85.098	1.398	1,67	305.090	16.390	321.480	59.603	261.877
1964	86.682	+1584	1,86	522.750	20.300	543.050	56.660	56.660
1965	88.386	+1704	1,97	413.862	9.110	422.972	11.850	411.122
1966	90.218	+1832	2,07	252.273	15.985	268.258	21.330	486.390
1967	91.792	+1574	1,74	147.633	8.900	156.533	25.340	131.193
1968	93.199	+1407	1,53	154.318	16.385	170.703	41.320	129.383
1969	94.379	+1180	1,27	272.405	10.265	282.670	64.350	218.320
1970	95.552	+1173	1,24	306.625	5.865	312.490	18.923	293.562
		15.931	1,84	3.350.326	149.355	3.499.681	361.666	2.871.785 (dal 61 al 70)

TABELLA N° 1 = Allegata alla Relazione

c) opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, di natura indifferibile, purchè coerenti con i criteri fissati sub A e sub B/".

A questo punto il quadro completo dei problemi riguardanti il territorio si era venuto completando sia nella formulazione delle proposte comunali, sia nell'indirizzo aggiornato della intervenuta normativa, sia nella collaborativa partecipazione dei pareri ministeriali. Poteva quindi avere inizio la rielaborazione completa ed aggiornata del Piano Regolatore.

L'Amministrazione insediava "la Commissione Urbanistica" per lo studio del Piano Regolatore (nominata con deliberazione del Consiglio Comunale n° 9 del 25.1.1971) che unitamente all'Ufficio Tecnico rassegnava all'Amministrazione il presente strumento urbanistico.

2) FARE IL PUNTO SULLA REALE SITUAZIONE COMASCA, AL FINE DI TUTELARNE LE PREROGATIVE ED IDENTIFICARNE CHIARAMENTE LE LINEE DI SVILUPPO ECONOMICO - SOCIALE INSEDIATIVO.

Prima di passare alla formulazione di proposte insediative sia pur strettamente legate agli strumenti adottati e descritti di massima nel precedente capitolo, si è reso necessario, al fine di meglio conoscere la reale consistenza dell'organismo territoriale, identificare e dividere in zone insediative o quartieri omogenei il comprensorio amministrativo del Comune di Como.

L'Ufficio Tecnico aveva formulato tale divisione nel 1970, con lo scopo di stabilire una prima classificazione di dotazione per quartieri delle aree da destinare a spazi ed impianti pubblici, rispetto alla popolazione (ved. tavola allegata n° 1 scala 1:10.000).

Questa suddivisione è stata ottenuta tenendo presenti considerazioni di tipo storico, geografico, valutando le tendenze insediative in atto e la rete dei servizi. Sono stati considerati come zone distinte i quartieri del PAEEP, Legge n° 167; in quanto regolati da norme urbanistico edilizie particolari, anche se molto spesso questi quartieri risultano strettamente connessi con il territorio circostante.

E' da tenere presente che i dati di ciascuna zona sono facilmente sommabili con quelli di zone confinanti quando si ritenga opportuno assemblare più parti del territorio; ciò può essere fatto ad esempio, per la zona di Muggiò Valbasca (14) e Muggiò PAEEP (14/b) avendo ritenuto il quartiere PAEEP così integrato con la zona circostante da non poterne essere scisso nonostante le sue particolari norme urbanistiche edilizie.

Si osserva inoltre che i perimetri dei comprensori sono stati tracciati al fine di inglobare zone di contorno, scarsamente o non insediate, che non si possono considerare autonome e per le quali non si prevede sviluppo insediativo.

Le zone insediative (sub aree) sono risultate in numero di 24 alle quali vanno aggiunte 5 zone con numero ripetuto e / B riguardanti i quartieri P.A.E.E.P. Legge 18.4.1962, n° 167 approvati con D.M. 22.4.1967 n° 479, per un totale quindi di 29 zone.

Sul tessuto urbano così articolato si vennero sviluppando le rappresentazioni delle indagini e delle previsioni di Piano tenendo conto degli intendimenti base della Commissione Urbanistica in relazione alla prima fase dei lavori e così con figurati:

- 1) Il Piano Regolatore allegato, rappresenta uno strumento globale, aggiornato, nel quale confluiscono le precedenti determinazioni parziali comunali e ministeriali (ved. capitolo 1);
- 2) Viene garantito un equilibrato sviluppo insediativo (in un arco prevedibile di 10 anni prossimi) tenendo conto dello effettivo incremento annuo di popolazione insediata nel Comune di Como negli ultimi dieci anni e prevedibile in eccesso nella possibilità massima di 2000 abitanti/anno (ved. allegata tabella n° 1).

A chiarimento si precisa che la popolazione massima insediabile prevista dal Piano (nei termini specificati in seguito) di 128.000 abitanti circa, tiene conto di:

- a) popolazione attuale (calcolabile al di fuori dei dati del censimento non ancora pervenuti) arrotondata in eccesso a 100.000 abitanti;
- b) popolazione prevista per i prossimi 10 anni arrotondata in eccesso a 20.000 abitanti;
- c) popolazione insediabile ulteriormente nei quartieri PAEEP (nei termini specificati in seguito) arrotondata a 8.000 abitanti.

- 3) Vengono tutelate le condizioni attuali di uso del territorio nelle zone non ancora insediate.

Tali zone destinate a zona "E" con densità max di mc/mq. 0.03 oppure a zona "F" -spazi di uso pubblico- restano preservate di fatto come zone di "riserva", in funzione della definitiva futura verifica del Piano.

Infatti gli studi ed i programmi in corso di elaborazione in parallelo dalle varie Commissioni Comunali (Commissione per la stesura del nuovo Piano Regolatore, Commissione per la tutela dell'ambiente, Commissione per l'urbanistica commerciale) e dagli altri Enti interessati agli interventi sul territorio (Regione, Provincia, Comuni limitrofi).concreteranno lo strumento definitivo.

- 4) Gli indirizzi di intervento operativo sono orientati nel senso di meglio utilizzare o riqualificare le parti del territorio già insediate (zone "A" e "B" di cui a D.M. 2.4.1968) limitando le zone di espansione (zone "C" di cui a D.M. 2.4.1968) a comprensori del P.A.E.E.P. approvati (D.M. 22.4.1967 n° 479) e delle lottizzazioni già approvate o già adottate dal Consiglio Comunale.

Identificate quindi su tutto il territorio e rispettivamente nelle singole subaree le zone non insediate e da riservare a boschive o rurali (a parametro edilizio di mc/mq. 0.03 massimo, in confronto a mc/mq. 3,5; 3; 1.5; 1.2; 0.6 delle zone "a fabbricati isolati"; "estensive normali"; "estensive" con obbligo di verde"; "estensive rurali"; "estensive esterne"; "panoramiche paesistiche" di cui a P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967 e delibera C.C. n° 136 del 16.6.1969) si è preso coscienza della possibilità massima di insediamento (e di intasamento) consentita dalla Zonizzazione del Piano di cui a D.P.R. 18.4.1967 e dagli indici di fabbricabilità pur ridotti secondo la variante alle norme di attuazione di cui a deliberazioni C.C. n° 136 e n° 137 del 16.6.1969. (ved. tavola allegata n° 2 scala 1:10.000).

Considerate le superfici fondiarie delle zone (detratte le aree destinate ad uso pubblico e le superfici destinate a strade e piazze; calcolate nel 20% delle superfici territoriali residenziali) moltiplicate per gli indici di fabbricabilità ammessi dalle norme per l'attuazione di cui a delibera C.C. n° 136 del 16.6.1969 e considerando una incidenza di 100 mc/abitante, si ottiene di massima la popolazione che sarebbe possibile insediare.

Si potrebbe ottenere una popolazione massima di 196.000 abitanti circa, che raddoppierebbe in pratica l'attuale popolazione sui medesimi tessuti urbani già carenti di servizi e di urbanizzazioni.

Altri elementi che emergono dalla lettura della tavola n° 2 e che evidenziano la necessità degli allegati provvedimenti urbanistici sono:

la dotazione complessiva attuale di aree destinate a spazi e impianti di uso pubblico è di 713.064 mq. circa per una popolazione attuale di 96.779 abitanti circa (Luglio 1971) corrispondente a mq/abitante 7,37 contro i mq/abitante 18 minimi prescritti dal D.M. 2.4.1968 sugli standards urbanistici, che richiedono una dotazione minima di: $18 \text{ mq/abit.} \times 96.779 \text{ abitanti attuali} = \text{mq. } 1.742.022$. corrispondenti ad un fabbisogno arretrato minimo di $(\text{mq. } 1.742.022 - 713.064) = \text{mq. } 1.028.958$.

Nei riguardi della popolazione massima insediabile la dotazione attuale si ridurrebbe a mq/abitante 3,63 e le necessità minime salirebbero a: $18 \text{ mq/abit.} \times 196.167 = \text{mq. } 3.531.006$. Il fabbisogno minimo da coprire non solo con le previsioni di piano ma anche con gli impegni operativi salirebbe a $(\text{mq. } 3.531.006 - 713.064) = \text{mq. } 2.817.942$; oltre a queste considerazioni globali l'esame dei grafici della tav. 2 evidenzia nella portata delle necessità arretrate (dai numeri delle quantità calcolate dal limite superiore nero al limite superiore bianco) e delle necessità derivanti dai possibili nuovi insediamenti (dai numeri delle quantità calcolate dal limite superiore bianco al limite superiore giallo) la situazione criticamente insostenibile di alcune subaree; in par-

ticolare delle zone

- 2) S. Agostino - S. Giuliano - Villa Geno -
- 3) S. Martino - Rienza -
- 4) S. Bartolomeo -
- 6) Borgovico - Bignanico -
- 9) S. Rocco -
- 15) Albate - Trecallo - Bassone -
- 18) Camerlata - Rebbio -

La Commissione e l'Ufficio si resero conto di dover procedere su due linee operative:

- a) ridurre le possibilità edificatorie nelle zone insediate parzialmente o totalmente (zone "A" e "B" di cui a D.M. 2.4.1968) unificando l'eccessiva suddivisione delle zone di P.R.U.G. D.P.R. 18/4/1967, adeguando anche le ridotte zone di espansione ai nuovi parametri (Piani P.A.E.E.P. Legge 167 e lottizzazioni già approvate od adottate);
- b) reperire altre aree di uso pubblico per garantire almeno gli standards minimi ministeriali.

A tale scopo vennero unificati gli indici di fabbricabilità residenziale fondiaria in tre gruppi:

- 3 mc/mq. zone A1; B1; C1 (ex zone intensive, parte);
- 1,5 mc/mq. zone A 2; B 2; C 2 (ex zone semintensive, parte, fabbricati isolati, parte);
- 0,5 mc/mq. zone A 3; B 3; C 3 (ex zone estensive normali, parte; estensive esterne, parte - estensive converde, parte - estensive rurali, parte - panoramiche paesistiche, parte).

Prescindendo dalle zone "C" (i cui progetti di piano esecutivo in fase di adozione avevano determinato le capacità insediative e la consistenza delle urbanizzazioni) si trattava ora di chiarire l'effettiva capacità delle zone già totalmente o parzialmente insediate, di accogliere realmente nuovi complessi edilizi per una ulteriore popolazione di 20.000 abitanti circa.

Si è proceduto allora ad una indagine sulle già individuate zone "A" e "B" tendente a dividere tali aree in:

- 1) aree quasi totalmente insediate (corrispondenti ad un uso edificato del territorio superiore al 50% circa della superficie fondiaria);
 - 2) aree parzialmente insediate (corrispondenti ad un uso edificato del territorio inferiore al 50% circa della superficie fondiaria) +
- (ved. tavola allegata n° 3 scala 1:10.000).

Per le aree 1) considerando che alcuni dei lotti ancora liberi avrebbero potuto, con la nuova normativa, avere una capacità edificatoria solo se uniti a fondi o immobili attigui; che almeno il 50% delle zone a densità maggiore doveva essere considerata a funzioni commerciali ed amministrative; che le iniziative e gli indirizzi di recupero dei tessuti urbani

insediati favoriscono una migliore utilizzazione residenziale ed un parziale sviluppo di tale utilizzazione (ved. studi sulla "Città Murata"); si è ipotizzato ragionevolmente che (al di fuori dell'applicazione teorica dei nuovi indici su zone ipotizzate libere) la popolazione attuale possa incrementare almeno del 10% della sua consistenza.

Per le aree 2) considerando che almeno il 50% della superficie fondiaria sia edificabile con i nuovi indici e che il riferimento sia di 100 mc/abitante-vano, si è calcolato lo sviluppo possibile insediativo edilizio e di popolazione.

Con tale metodo si è giunti a determinare lo sviluppo reale consentito dal piano e la popolazione insediabile massima complessiva (come già detto di 128.000 abitanti circa).

A meglio rappresentare la situazione determinantesi nella elaborazione del piano contribuisce (ved. tavola allegata n° 4 scala 1:10.000) la lettura a doppio grafico verticale con la quale viene rappresentata sulla colonna di sinistra a tinta giallo intero la popolazione attuale, a tinta bianca contornata di giallo gli incrementi previsti di popolazione; sulla colonna di destra in tinta rossa le aree destinate dal piano ad uso pubblico, in tinta nera le aree attualmente adibite ad uso pubblico.

La differenza tra i numeri indice scritti a lato danno le quantità in questione.

La maggior altezza della colonna a tinta rossa rispetto al livello della colonna a tinta gialla intera o tinta bianca contornata gialla dà per ogni singola subarea l'eventuale maggiore disponibilità (e quindi il compenso alle carenze delle subaree vicine) delle aree di uso pubblico rispetto alla popolazione attuale od insediabile.

Viceversa la maggior altezza della colonna a tinta gialla intera o tinta bianca contornata gialla dà per ogni singola subarea l'eventuale carenza (da compensare nelle subaree vicine) delle aree di uso pubblico rispetto alla popolazione attuale od insediabile.

Per la lettura dettagliata delle situazioni singole e complessive ved. le alleghe tabelle.

E' ancora necessario chiarire che non sempre è stato possibile compensare nelle singole subaree le carenze di dotazione di aree di uso pubblico rispetto agli insediamenti, sia per le caratteristiche dei tessuti urbani per gran parte occupati, sia per le caratteristiche geografiche ed ambientali del territorio comasco fortemente differenziato.

In ogni caso non ci si è mai avvalsi della facoltà concessa dalla legge di calcolare doppie le quantità di area ad uso pubblico nelle zone "A" e "B" densamente insediate, reperendo altrimenti necessari complementi.

Al fine inoltre di garantire almeno i minimi standards ministeriali 2.4.1968 anche ai quartieri P.A.E.E.P. Legge 167, (che approvati precedentemente all'entrata in vigore della legge ponte risultano dimensionati con minori quantità di urbanizzazioni secondarie) senza iniziare la procedura di variante, si sono reperiti anche per gli abitanti insediati e previsti insediabili, delle immediate adiacenze i quantitativi di aree necessari.

- 3) FORMULARE UN CHIARO STRUMENTO URBANISTICO CHE, AGGIORNANDO (NEL RACCOGLIERE O NELL'ELIMINARE) LE INIZIATIVE E NORME CONCRETATESI SUCCESSIVAMENTE NEL CORSO DEGLI ULTIMI DIECI ANNI, PRESENTI UNA SITUAZIONE DI SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO IN FUNZIONE DEGLI SVILUPPI, DELLE POSSIBILITA' E DEI VINCOLI CHE IL COORDINATO OPERARE NEGLI ANNI FUTURI DEGLI ENTI PREPOSTI ALLA URBANISTICA, NELL'AMBITO DELL'ATTIVITA' REGIONALE, ANDRA' DETERMINANDO.

Il Piano si articola nei seguenti elaborati:

- 1) Relazione Generale;
- 2) Zonizzazione (ved. tavole 2 A e 2 B scala 1:5000);
- 3) Aree da destinare a spazi ed impianti di uso pubblico (ved. tavole 3 A e 3 B scala 1:5000);
- 4) Viabilità (ved. tavole 4 A e 4 B scala 1:5000);
- 5) Norme per l'attuazione (ved. testo degli articoli in riferimento agli elaborati grafici di cui ai punti 1); 2); 3).

- A) Zonizzazione (ved. tavole 2 A e 2 B scala 1:5000).

Come già esposto ai punti 1) e 2) la necessità di semplificare, contenere ed adeguare ulteriormente alla nuova normativa le previsioni di zona del Piano Regolatore, emerse anche dal testo del voto 11.11.1970 n° 1495 Cons. Sup. LL.PP. che in riferimento alla deliberazione del Consiglio Comunale n° 136 del 16.6.1969 dice:....Omissis ...

"Si riconosce, convenendo con i motivi addotti dal Comune, che il P.R.G. approvato nel 1937 e aggiornato con le previsioni del P.R.G. approvato con D.P.R. del 18.4. 1967; che la disciplina urbanistica edilizia in vigore deve essere modificata per avviare un più corretto assetto del territorio comunale e conseguire una maggiore aderenza della regolamentazione edilizia alla legislazione urbanistica in vigore? Tuttavia la variante proposta non appare sufficiente ad eliminare la carenza funzionale del Piano ed a tradurre in opportune norme il contenuto urbanistico delle Leggi 765 e 1150 e dei decreti ministeriali sugli standards urbanistici.

L'esame delle norme proposte dalla variante fa rilevare gli aspetti particolari delle modifiche da apportare alla regolamentazione attuale per le quali, insieme alle osservazioni formulate in merito da questo consesso, si precisa quanto segue.

Per quanto si riferisce all'azzoneamento si prende atto che le nuove norme introducono la disciplina edilizia suggerita dal Decreto Presidenziale di approvazione del Piano Regolatore per la zona residenziale denominata "Città Murata".

Tale disciplina subordina ogni intervento alla formazione di piani particolareggiati volumetrici redatti d'intesa con la Soprintendenza ai Monumenti e si sostituisce alla attuale norma attuativa.

Appare ammissibile che la normativa proposta stabilisca nuove categorie di zone, quali le aree di interesse ambientale in aggiunta a quelle a carattere monumentale.

Non si condivide, invece, il criterio, ripreso dalla normativa vigente di ammettere la localizzazione di zona commerciale e artigianale e per le attività rappresentative, culturale, turistico e per lo svago e lo spettacolo, in tutte le zone residenziali, panoramiche-paesistiche ed anche nelle zone a verde pubblico e privato, lasciando solamente alla convenienza particolare e casuale di iniziative pubbliche e private la ubicazione di tali localizzazioni."

(Nota del relatore: ved. di conseguenza le tavole e tabelle delle aree da destinare a spazio di uso pubblico -par. 3 B).

"Sembra opportuno, invece, che la delimitazione delle zone anzidette sia da effettuare sulla base di scelte urbanistiche formulate sulla necessità dei servizi a livello di quartiere, di capoluogo e di territorio intercomunale.

Quindi tali zone debbono trovare una ubicazione, nel territorio comunale ed urbano, tale da formare quella infrastruttura di servizi che, anche in ottemperanza alle richieste contenute nel D.M. 2.4.1968 n° 1444, che costituisce un necessario supporto allo sviluppo sociale economico della località.

Nella normativa non appare una disciplina edilizia idonea ad operare interventi differenziati nei comprensori liberi e, in quelli già compromessi dalla fabbricazione, vi compaiono, invece, esclusivamente indicazioni circa la tipologia degli edifici da costruire nelle varie zone residenziali. Quindi appare opportuno che la nuova normativa si prefigga il compito, anche per conformarsi alla Legge del 6.8.1967 n° 765 e del D.M. 2.4.1968 n° 1444, di distinguere le aree del territorio comunale e dell'abitato, tenendo presente la categoria delle zone omogenee individuate nella legge e nel decreto anzidetto, per stabilire, con maggiore coerenza, la normativa delle zone residenziali.

Riguardo alla densità fabbricativa fissata dalla nuova normativa, per le zone residenziali intensive, semintensive, a fabbricati isolati ed estensive, anche se inferiore a quella dettata dalle attuali norme di attuazione del P.R.G. in vigore, si ritiene opportuno che la medesima venga ulteriormente ridotta, affinché sia contenuta nei limiti di solito adottati nella progettazione urbanistica di centri di analoghe caratteristiche.

Si rileva la necessità di effettuare, in particolare, la revisione delle densità edilizie e della destinazione delle zone residenziali estensive, con la varia caratterizzazione di esterne, con obbligo di verde, estensive rurali e panoramiche paesistiche in quanto sembra opportuno che le dette zone o, almeno, alcune di esse, riassumono le caratteristiche di zone rurali sulle quali si potrà ammettere solamente la costruzione di edifici utili alla conduzione agricola del fondo e di edifici residenziali con una cubatura pari a 0,03 mc/mq., come precisa il D.M. n° 1444, già citato."

Di conseguenza la zonizzazione si articola nelle seguenti zone:

Zona "A" 1 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 3/1

Comprendono: la Città Murata, i Borghi: Vico (parte), S. Agostino (parte), S. Bartolomeo, S. Rocco (parte).

Per quanto le indagini sul centro storico rivelino densità edilizie che, pur ridotte degli intasamenti e degli edifici superfetativi, danno indici superiori a quello proposto (5-6 mc/mq.), la opportunità di limitare il nuovo peso insediativo a limitati episodi di ricucitura del tessuto urbano e la convenienza di riferire le volumetrie agli abitanti insediati o insediabili, fanno accogliere (soprattutto come volumetria residenziale = 50% circa della totale, comprensiva della volumetria commerciale e amministrativa) favorevolmente l'indice massimo proposto.

Le zone "A" 1 sono praticamente rappresentate dai nuclei del centro storico cittadino quasi totalmente occupati da edifici o impianti urbani.

In tali zone sono ammessi di massima interventi di conservazione, di tutela, di integrazione o completamento del tessuto urbano esistente ed organicamente coordinato, con tutte le attività e funzioni compatibili con il rispetto della tipologia urbana ed edilizia (residenziale - commerciale - artigianale - rappresentativa culturale - amministrativa - ved. norme di attuazione art. 6.).

Zona "A" 2 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 1,5/1.

Comprendono: S. Agostino (parte), Borgovico (parte), S. Rocco (parte), Civiglio (parte), Camnago (parte), Trecallo (parte) sono rappresentate sia da alcuni elementi insediati di completamento dei nuclei urbani storici a densità minore, sia da nuclei di residui insediamenti suburbani e rurali il cui significato storico e tipologico si somma all'aspetto ambientale e paesaggistico caratterizzante la subarea (ved. norme di attuazione art. 6.).

Zona "A" 3 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 0.5.

Comprendono: la fascia delle ville e dei parchi sulla riva orientale del lago (Villa Geno - S. Agostino); la fascia delle ville e dei parchi sulla riva occidentale del lago (da Borgo Vico a Bignanico ed a Tavernola); il complesso di

S. Abbondio (Basilica, Convento, nucleo e Cimitero Maggiore); complesso di Mognano-Folcino (ville e parchi e rustici); Civiglio (parte); Camnago (parte); Albate (parte); Trecallo (parte); Lazzago.

Sono rappresentate sia dalla totale fascia delle ville e dei parchi affacciati a lago sul territorio del Comune di Como sia da altri nuclei residui di insediamenti suburbani e rurali di significato storico-ambientale e paesaggistico; sia da complessi insediativi padronali di significato storico-monumentale e di particolare importanza ambientale e paesistica (ved. norme di attuazione art. 6.).

Nelle zone A 2 ed A 3 gli interventi ammessi sono di tutela integrazione o complemento degli organismi e degli aspetti paesistici e naturali affermati, con tutte le attività compatibili con il rispetto della tipologia e dell'ambiente (residenziale, commerciale, rappresentativa, culturale, amministrativa, turistica, di interesse territoriale locale o regionale).

Zone "B" 1 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 3/1.

Comprendono parte dei nuclei urbani della convalle realizzati in adiacenza ai borghi storici e pochi complessi a Ponte Chiasso. Il forte addensamento edilizio realizzato specie negli ultimi anni trova nell'indice edilizio proposto un correttivo che fornisce praticamente possibilità di adeguamento a complessi edilizi superdimensionati rispetto alle possibilità di supporto del relativo tessuto urbano. Vale per le considerazioni dimensionali quanto già detto per le zone "A" 1 (ved. inoltre norme di attuazione art. 7.).

Zone "B" 2 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 1,5/1;

Comprendono le espansioni dei nuclei urbani della convalle; i nuclei periferici di Tavernola; Ponte Chiasso; Monte Olimpino; Camerlata; Rebbio; Albate; Madruzzo; Lora; Camnago (parte). In queste zone le possibilità di completamento seguono le linee di perimetrazione del Piano D.P.R. 18.4.1967, in quanto la divisione in zone impostata sin dal 1953-56 ha determinato praticamente l'aspetto e la consistenza di questi quartieri di recente espansione e rinnovo (ex zone semintensive e fabbricati isolati) - (ved. inoltre norme di attuazione art. 7.).

Zone "B" 3 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 0,5/1.

Comprendono tutti gli insediamenti sia pur articolati e casualmente organizzati, che abbiano comportato una effettiva disposizione ed utilizzazione del suolo, anche in carenza parziale di urbanizzazioni (caso del resto generale per tutti i quartieri cittadini), a scopo residenziale.

Si tratta praticamente dei complessi residenziali periferici di più recente realizzazione e di maggior impegno finanziario, per i quali un Piano Regolatore teorico (se pur scolasticamente corretto) potrebbe prevedere un ridimensionamento radicale delle destinazioni, o persino la cancellazione (ad es. per i nuclei sorti in modo anomalo sulle falde montuose), ma per i quali in questa fase di piano transitorio di "contenimento" e di "messa in evidenza" della effettiva situazione comasca con le sue possibilità e le sue deficienze, è realisticamente adeguato prevedere una attuale limitata possibilità di intervento e di completamento (ved. norme di attuazione art. 7.).

Zone "C" 1 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 3/1.

Comprendono i lotti ancora edificabili nei quartieri del P.A.E.E.P. Legge 18.4.1962 n° 167 approvata con D.M. 22.4.1967 n° 479.

Per tali quartieri fatta salva la particolare normativa di Piano esecutivo vigente, si è pensato di unificare l'indice massimo proposto per le altre zone di Piano Regolatore Generale ("A" 1; "B" 1) riducendo in pratica 2 indici possibili di normativa P.A.E.E.P. Poichè le norme di Piano Aree consentono nella zona semintensiva del quartiere di Rebbio l'indice di fabbricabilità di mc/mq. 4/1 e nelle zone estensiva normale dei quartieri di Rebbio, Muggiò, Prestino, Sagnino l'indice di fabbricabilità di mc/mq. 3,5/1; si potrebbe dedurre che la riduzione di tali possibilità edificatorie massime al limite di mc/mq. 3/1, possa rappresentare una variante od una compromissione della attuazione dei P.A.E.E.P.

In pratica le realizzazioni effettuate ed in corso di esecuzione nei vari quartieri (ed in particolare in quello di Rebbio) annullano, saturando le zone, le eventuali realizzazioni future possibili a mc/mq. 4/1 ed in gran parte quelle a mc/mq. 3,5/1. Le richieste di attuazione in corso sono inoltre orientate su realizzazioni edilizie contenute entro il limite di densità edilizia di mc/mq. 3/1.

Per le zone ancora disponibili la densità prevista dalla normativa di P.A.E.E.P. è contenuta entro l'indice proposto (ved. norme di attuazione art. 8.).

Zone "C" 1/A (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima mc/mq. 3/1 comprendono in pratica la zona posta a disposizione di un ulteriore insediamento PAEEP Legge 18.4.1962 n° 167.

E' posta nella parte sud orientale del territorio comunale, a sud di Lora, su fondi ottimamente orientati e circondati dalla zona della Val Basca con destinazione boschiva e rurale (Zone "E"), ma ad immediato contatto con la rete viaria principale tramite la Via Oltrecolle (ved. Viabilità).

Questa possibilità insediativa da sviluppare solo tramite i piani esecutivi della Legge n° 167, è stata inserita in considerazione che i 5 quartieri attuali P.A.E.E.P. hanno praticamente saturato la possibilità di recepire consistenti complessi "GESCAL" (ved. stanziamento primo straordinario dello importo di L. 1.000.000.000.) consentendo l'insediamento di fabbricati frazionati su tessuti urbani ormai limitati. Poichè la tendenza delle iniziative per l'edilizia economica sovvenzionata sembra essere quella di attuare ampi, organici complessi residenziali, di interesse settoriale rispetto al territorio, si è prevista la disponibilità di una vasta e libera area di circa mq. 281.200 (ved. norme di attuazione art. 8).

Zone "C" 2/A (art. 2. D.M. 2.4.1968);

comprendono i fondi interessati dalle lottizzazioni:

- a) "Panaria-Sagnino S.p.A." (a Quarcino di Ponte Chiasso) approvata con nulla osta Min.LL.PP. 3.6.1971 n° 1200/3866;
- b) "Gandolfi-Cappelletti (a S.Giuseppe-Madruzzo) approvata con nulla osta Provv.OO.PP. 21.10.1971 n° 15449.

Tali Piani vengono recepiti con le relative normative (ved. norme di attuazione art. 8), di cui a nulla osta.

Zone "C" 2/B (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima di mc/mq. 1,5/1.

Comprendono i fondi interessati dalle lottizzazioni:

- c) "Sofedim S.p.A." (a S.Giuseppe-Madruzzo) adottata con delibera C.C. 6.3.1970 n° 46.

Per queste iniziative, fatte salve le previsioni di zona approvate, le attuazioni singole (nella flessibilità distributiva tra lotti adiacenti già prevista nelle convenzioni) si manterranno entro i limiti di densità edilizia di zona (ved. norme di attuazione art. 8).

Zone "C" 3 (art. 2 D.M. 2.4.1968) con indice di densità edilizia fondiaria massima di mc/mq. 0.5/1.

Comprendono i fondi interessati alle lottizzazioni:

- d) "Salazar S.p.A." (Borgo Vico - S.Fermo), adottata con delibera C.C. 24.10.1969 n° 261;
- e) "Rondineto" (Prestino di Breccia) adottata con delibera C.C. 6.3.1970 n° 47;
- f) "Roccolo" (Sagnino di Ponte Chiasso) adottata con delibera C.C. 10.4.1970 n° 52;
- g) "Nessi - Daelli" (Tavernola) adottata con delibera C.C. 13.4.1970 n° 67;

Per queste iniziative, fatte salve le previsioni di zona adottate le attuazioni singole (nella flessibilità distributiva tra lotti adiacenti già prevista nelle convenzioni) si manterranno entro i limiti di densità edilizia di zona (ved. norme di attuazione art. 8).

Zone "D" (art. 2 D.M. 2.4.1968)-

Zone industriali: comprendono le aree già occupate da impianti industriali lungo il fiume Breggia a Tavernola e lungo il fiume Cosia a Cannago - S.Martino.

Praticamente confermano le aree già previste a tale destinazione dal P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967.

Per quanto di dimensione ridotta, queste aree sono state mantenute alla precedente destinazione anche nell'attuale Piano poiché per disposizione ed entità degli insediamenti non compromettono un corretto uso del territorio e riguardano complessi produttivi di positivo e recente impianto o rinnovo.

Comprendono inoltre le aree già per gran parte occupate da impianti industriali, a sud di Camerlata e di Rebbio, lungo le linee ferroviarie delle F.N.M. e FF.SS., contenute praticamente tra la Via P.Paoli e la Via Cecilio e le FF.SS.

La posizione rispetto agli insediamenti residenziali, la consistenza e funzionalità degli impianti ne fanno confermare la destinazione.

A parziale integrazione delle aree ancora occupate da impianti industriali per i quali (ormai incompatibili con le esigenze del tessuto residenziale urbano della convalle) è previsto lo allontanamento; è destinata ad uso industriale una ampia zona di circa 1.000.000 di mq. in località Bassone di Albate.

Tale zona già servita dalle FF.SS. (linea Como-Milano e Como-Lecco) è collocata a contatto con la futura nuova strada interprovinciale Comasina terza e con la rete viaria della Como Sud progettata dalla Camera di Commercio a supporto del nuovo previsto centro do-ganale e commerciale del Navedano (ved. Viabilità).

La impossibilità di adeguare ed ampliare gli impianti produttivi situati nel tessuto urbano della convalle comportando di necessità il trasferimento delle industrie, consente insieme di utilizzare nelle previsioni di Piano le aree rese libere, per circa metà della loro estensione, come spazi ed impianti pubblici, proprio nelle zone più densamente insediate e più carenti di urbanizzazioni. E' questa praticamente una delle sole possibilità di reperire le aree carenti per gli addensati e deficienti quartieri.

Ad ogni modo la disposizione ed identificazione delle zone "D" è una delle proposte chiaramente transitoria e parziale del Piano. Una soddisfacente ed adeguata previsione non può essere vista che in un ambito territoriale dovracomunale, dove le reali possibilità del territorio a sopportare senza alterazioni (tutela dell'ambiente, inquinamenti) gli insediamenti industriali siano rappresentate, programmate e rese attuabili ed i rapporti tra luogo di residenza e luogo di lavoro (pendolarità) siano risolti. (ved. norme di attuazione art. 9.).

Zone "E" (art. 2 D.M. 2.4.1968) -zone boschive e rurali- con indice di densità edilizia fondiaria mc/mq. 0,03/1.

Rappresentano praticamente tutte le zone collinari a corona del lago e circondanti la convalle comasca; da nord-est-sud-ovest-nord; falde del monte di Brunate; di Caviglio; valle del Cosia a Camnago Volta; Valbasca; Monte Goi; collina di Lazzago; colli e monti dal Baradello a S.Fermo; monti di Cardano; colli di Bignanico, Cardina, Tavernola. (ved. norme di attuazione art. 10).

L'azione di tutela e di salvaguardia che la previsione di Piano introduce, praticamente su tutti i determinanti aspetti ambientali e naturalistici del territorio comasco, si associa, completandoli, agli interventi già effettuati dalla Soprintendenza ai Monumenti della Lombardia che a norma dell'art. 1 della Legge 29.6.1939 n° 1497 a seguito di deliberazione della Commissione Provinciale per la tutela delle bellezze naturali in data 9.1.1969 vincolava la "catena collinosa di Monte Odimpino, S. Fermo, Baradello, Tre Croci, Val Basca" (vincolo perfezionato con D.M. P.I. 10.3.1970). Nella stessa seduta la Commissione vincolava pure la zona compresa tra la fascia collinare est di Como tra il territorio comunale di Blevio ed il territorio comunale di Brunate includente la strada che da Como porta a Brunate.

Successivamente con proposta in data 11.11.1970 della predetta Commissione veniva posto il vincolo sulla "zona collinare di Cardina, Bignanico, Tavernola e Sagnino".

Zone "F" (art. 2 D.M. 2.4.1968).

Le quantità ed i riferimenti specifici sono trattati nelle tabelle in riferimento alle subaree ed al relativo elenco (ved. inoltre capitolo 3 B); Tavole 3 A e 3 B: aree da destinare a spazi ed impianti di uso pubblico e norme di attuazione art. 11).

Sui criteri base si specifica:

-Per l'istruzione superiore, oltre alla conferma dei tradizionali ed in gran parte secolari, complessi insediati, si è prevista la destinazione dell'ampio comprensorio attualmente occupato dall'Ospedale Provinciale Psichiatrico (in fase di progressivo trasferimento fuori del territorio comunale), della consistenza di circa 350.000 mq. (subarea n° 8). Su parte di questo comprensorio è attualmente in costruzione il nuovo "Istituto Nazionale di Setificio".

Così pure nell'ampia zona pianeggiante di Lazzago a sud di Como ovest è stata prevista la possibilità di insediamento di complessi scolastici per l'istruzione superiore.

Su parte della zona andrà prossimamente in appalto il nuovo "Istituto Magistri Cumacini".

Oltre a queste sono state reperite altre aree minori per esigenze di impianti scolastici di interesse sopracomunale.

-Per le attrezzature sanitarie e ospedaliere vengono confermati e salvaguardati nelle possibilità di adeguamento gli attuali recenti impianti (ved. anche capitolo 3 C) rete viaria e stazionamento) dell'Ospedale "S. Anna" e "Valduce", oltre agli impianti ospedalieri di "Villa Aprica", "Celesia", "Villa Giovio", "G.B. Grassi".

La situazione comasca potrà essere definitivamente orientata nel quadro delle previsioni del Piano ospedaliero regionale.

-Per i parchi pubblici urbani e territoriali si sono identificati:

i maggiori impianti a Ville e parchi lungo le rive del lago in parte già ad uso pubblico come Villa Geno, i giardini pubblici e Villa Olmo; la fascia collinare dal Colle del Baradello al confine di S. Fermo sulle falde sud-occidentali, che oltre alle caratteristiche di parco naturale, uniscono le singolari prerogative della zona monumentale del complesso del Castel Baradello e della zona archeologica di Leno - Rondineto;

La fascia montuosa di Civiglio, tra Brunate e Tavernerio, servita dalla recente strada provinciale Tavernerio-Civiglio-Brunate.

Riferibili alle zone "F" (anche se non specificamente previste dal D.M. 2.4.1968) sono costituite da:

-Zone doganali - ferroviarie - commerciali doganali -

Tipiche della zona di confine comasca di grande importanza internazionale (ricordiamo che Como confina con il nodo di traffico ferroviario e autoviario di Chiasso) sviluppate praticamente lungo le FF.SS. linea Milano-Chiasso, da nord a sud in Sagnino - Ponte Chiasso - Como Centro - Camerlata - Breccia - Bassone - Navedano (nuova dogana di progetto) -

-Zone degli insediamenti amministrativi -

Frazionate in aree di pertinenza dei singoli impianti dislocate tradizionalmente anche se non sempre coerentemente nei tessuti urbani più centrali ed antichi (una corretta applicazione esecutiva del Piano in coerenza con le destinazioni di zona e con la normativa allegata dovrebbe di volta in volta eliminare gli scompensi ed indirizzare praticamente questi insediamenti in organismi omogenei dislocati in prevalenza nei settori centro occidentali della Città (subaree 1; 4; 5; 6).

-Zone degli insediamenti assistenziali culturali e religiosi -
Di tradizionale interesse supercomunale, sono organizzate in ampi, numerosi complessi dislocati in varie parti del territorio comunale.

-Zone relative ai centri commerciali (di futuro insediamento) -
Indipendentemente dalle attività commerciali articolate e specifiche, pertinenti ad un centro tradizionale turistico, e che sono proprie della tipologia e delle funzioni di parte dei quartieri storici dei nuclei urbani di Como (Zone "A" 1): sono previsti alla confluenza delle arterie di traffico, di transito e di penetrazione ed a cavallo tra i nuclei residenziali e le zone destinate agli impianti di lavoro, vaste aree commerciali di ampie possibilità insediative, sia per l'operatore pubblico, sia per l'operatore privato, facilmente servite da mezzi di trasporto pubblico e privato.

Si trovano: a nord tra Sagnino e Maslianico (in vicinanza del confin con la Confederazione Elvetica) lungo la strada provinciale di Tavernola; a sud presso Lazzago (in vicinanza all'interscambio di Grandate tra l'autostrada "A 9" e la S.S. 342 Briantea ovest-Varesina); presso il quartiere P.A.E.E.P. Legge 167 di Rebbio (lungo la Via P.Paoli-Cecilio); presso la prevista nuova Dogana del Navedano (ved. norme per l'attuazione art. 11).

3 B) Aree da destinare a spazi ed impianti di uso pubblico
(ved. tavole 3 A e 3 B scala 1:5000; allegate tabelle e norme per l'attuazione art. 11).

Il testo del voto Cons. Sup. LL.PP. n° 1381 del 15.12.1970 con le raccomandazioni sotto esposte ha indirizzato in modo specifico la rielaborazione dei relativi strumenti; oltre al parere ministeriale, il suggerimento del C.R.E.S. (Comitato

Regionale per l'Edilizia Scolastica) di specificare dettagliatamente le destinazioni scolastiche (Asilo Nido; Scuola materna; elementare; media d'obbligo) ha portato alla identificazione delle destinazioni di Piano ed alla compilazione delle allegate tabelle.

In particolare il testo del voto ministeriale prescriveva:

"Il Comune di Como con delibera consiliare del 16.6.1969 n° 137 approvata dalla G.P.A. il 30.7.1969 ha adottato una variante al vigente P.R.G. relativa alla individuazione di spazi ed impianti d'uso pubblico e interesse collettivo.

Questa variante trova la sua motivazione nell'urgenza di individuare le aree ancora rimaste libere nella città, vincolando all'uso pubblico sin d'ora in modo che la loro eventuale saturazione residenziale non comprometta definitivamente la validità della variante generale al P.R.G. che il Comune di Como sta redigendo.

Questo Consesso non può che prendere atto della volontà dell'Amministrazione Comunale a volere seppure con uno strumento parziale e settoriale, provvedere a salvaguardare zone la cui diversa utilizzazione inficierebbe una variante generale quanto mai necessaria e di cui questo Consesso desidera sollecitare la stesura e l'adozione.

Questo Consesso, pur non essendo in linea di principio favorevole all'uso delle varianti parziali, si rende tuttavia conto che in questo caso tale strumento risulta indispensabile poichè altrimenti non sarebbe più possibile reperire aree da destinare a spazi ed impianti di interesse e d'uso pubblico.

La variante in oggetto definisce in maniera estremamente precisa tutte le aree esistenti già destinate ad uso pubblico e quelle a tali destinazioni reperibili. Esse sono elencate e localizzate una ad una con molta puntualità.

Tuttavia esse restano ancora con una destinazione generale e complessiva che pur rifacendosi all'art. 3 comma 2° punti a), b), c) e d) non definisce la loro utilizzazione secondo i quattro punti del suindicato articolo, infatti non risultano specificate le singole destinazioni (scuole, attrezzature collettive, zone verdi, parcheggi)."

... Omissis ...

"Secondo lo stesso articolo 3 del D.M. 2.4.1968 la dotazione minima modificabile deve essere di 18 mq. ad abitante ripartita in 4,50 mq/ab. per l'istruzione, in 2 mq/ab. per attrezzature di interesse collettivo, in 9 mq/ab. di spazi pubblici attrezzati e in 2,50 mq/ab. di aree per parcheggi.

Non risulta a questo Consesso che tale dotazione minima e tali suddivisioni siano rispettate dalla proposta in oggetto mentre al contrario risultano soddisfatte le quantità previste all'art. 4 punto 5° zona F che non devono essere inferiori ai 17,5 mq/ab. e che infatti risultano nella misura di

3.267.115 mq. pari a 28,46 mq. ad abitante."

...Omissis ...

"Inoltre, data la genericità delle aree reperite l'Amministrazione Comunale dovrà precisare per ogni area la destinazione precisa sulla base dei punti a), b), c) e d) del comma 2° dello stesso art. 3 affinché dimostri che risultano soddisfatte anche le quantità parziali.

In conclusione questo Consesso, stante l'urgenza di vincolare aree da destinare a spazi ed impianti di uso pubblico onde non compromettere le possibilità di una variante generale di cui auspica la rapida adozione, ritiene di poter formulare un parere favorevole alla variante in oggetto in quanto migliorativa del vigente P.R.G. purchè il Comune di Como provveda alla perimetrazione delle zone A e B nonchè alla definizione delle quantità parziali degli standards urbanistici secondo quanto prescritto dal 2° comma dell'art. 3 del D.M. 2.4.1968 e inoltre indichi le aree da aggiungere a quelle già individuate qualora fosse necessario raggiungere il minimo di 18 mq/ab. per le attrezzature e spazi collettivi."

Poichè nelle prescrizioni del Decreto si parla di "aree" (prescindendo dalla consistenza e funzionalità degli impianti esistenti), tenuto conto delle reali dimensioni dei singoli fondi, in relazione alle possibilità dimensionali di accogliere adeguati impianti, si sono considerate pertinenti all'impianto specifico, aree già di proprietà dell'Ente pubblico anche se attualmente ed inadeguatamente destinate ad altre pubbliche funzioni.

Ad es. l'area su cui attualmente è collocata la Scuola Elementare di Monte Olimpino (di soli mq. 2.400 circa) è inadeguata per l'attuale destinazione e per le esigenze del quartiere. Nelle previsioni di Piano è stata classificata come area attualmente adibita ad impianti pubblici ma con destinazione a scuola materna data la consistenza dimensionale non ampliabile e quindi tale da non consentire il mantenimento dell'attuale funzione.

3 C) Viabilità (ved. tavole 4 A e 4 B scala 1:5000).

La presentazione di questo tema dopo le deliberazioni di C.C. n° 79 del 26.2.1968 (Richiesta di autorizzazione a variare la rete viaria) e n° 143 del 27.6.1969 (Varianti alla rete viaria), con i conseguenti voti del Cons. Sup. LL.PP. n° 1432 del 15.10.1968 e n° 1382 del 12.1.1971, non significa solo la ripetizione ed il perfezionamento dei motivi inerenti la viabilità maggiore grazie ai contributi raccolti nella serie di esami effettuati nel corso della pratica, ma una chiara, totale proposta di soluzione del problema della mobilità e degli stazionamenti nel quadro generale dell'organizzazione degli insediamenti nell'ambito del territorio comunale.

Gli argomenti possono così essere elencati:

- a) Viabilità maggiore (su strada) di transito (autostrade; S.S.; S.P.);
- b) Viabilità maggiore (su strada) di penetrazione e di collegamento urbano; insediamenti residenziali - insediamenti di lavoro - insediamenti commerciali - insediamenti amministrativi, culturali, assistenziali, di svago, ecc. (tratti urbani di S.S.; S.P.; strade comunali);
- c) Viabilità locale (su strada) di nucleo e di zona;
- d) Viabilità pedonale
- e) Viabilità su strada ferrate (FF.SS.; F.N.M.; Funzioni urbane metropolitane delle Ferrovie) - Interscambi tra strada, ferrovia e linee di navigazione;
- f) Stazionamento di carattere generale urbano o territoriale; Stazionamento di carattere particolare (di quartiere o di impianto) servizio specifico).

Le premesse fondamentali alla presentazione del Piano ed in particolare la salvaguardia delle prerogative acquisite e delle possibilità di "riserva" del territorio, sembrano aver determinato (ad una prima osservazione comparata) differenti impostazioni nella stesura della "Zonizzazione" e della "Rete viaria": in particolare il limitare le zone destinate ad insediamenti, praticamente a quelle già insediate, sembra contrastare, con la lettura della proposta rete viaria, dove la consistenza delle strutture presentate sembra il supporto di insediamenti ben più pesanti di quelli di Piano.

Questo dubbio si risolve però, quando si consideri che le medesime preoccupazioni di "tutela" delle facoltà del territorio, hanno portato a limitarne le possibili compromissioni insediative ed a consentire al tempo stesso la massima possibilità alle soluzioni viarie (anche in alternativa), tutte rappresentandole al fine di garantire una libera utilizzazione delle aree interessate ed una chiara visione tecnica delle successioni operative.

Esaminiamo le proposte suddivise per categorie:

- a) Viabilità maggiore (su strada) di transito (autostrade; S.S.; S.P.).
- b) Viabilità maggiore (su strada) di penetrazione e di collegamento urbano; Insediamenti residenziali - insediamenti di lavoro - insediamenti commerciali - insediamenti amministrativi, culturali, assistenziali, di svago, ecc. (tratti urbani di S.S.; S.P.; strade comunali).

Ha costituito l'argomento principale delle già citate deliberazioni del C.C. n° 79 del 26.2.1968 e conseguente voto 15.10.1968 n° 1432 Cons. Sup. LL.PP. e deliberazione C.C. n° 143 del 27.6.1969 e conseguente voto 12.1.1971 n° 1382 Cons. Sup. LL.PP.

Possiamo quindi riprendere il testo della relazione allegata alla delibera C.C. n° 143 ed in particolare il testo del voto n° 1382 12.1.1971 Cons. Sup. IL.PP.

Dalla Relazione: ... Omissis ...

"Le strade per le quali si propone il tracciato in variante (nel presente primo gruppo presentato all'approvazione), sono in numero di 11 e costituiscono la premessa alla realizzazione di quei progetti che in vari settori dell'iniziativa viaria si sono dovuti sviluppare nell'ultimo decennio, adeguati alla realtà degli insediamenti, delle iniziative e delle necessità viarie comasche (ved. relazione 21.2.1968 allegato n° 1) ma in difformità parziale con le previsioni del Piano Generale adottato nel 1956."

... Omissis ...

"Nella progettazione della strada n° 1 Tangenziale sud, anulare esterna (di seguito descritta) si è tenuto conto delle raccomandazioni espresse alla lett. e) (posizione dell'anulare esterna in rapporto ai quartieri di Piano di cui alla Legge 167).

A tal riguardo si fa presente che i tracciati sono stati concordati nelle conferenze avute con l'A.N.A.S. e concluse con il progetto di convenzione (di cui si allega la relazione tecnica) allegato n° 2. Per tramite di tali tracciati i quartieri previsti dal P.A.E.E.P. Legge 167 non solo non vengono attraversati dalla progettata sede viaria, ma anzi sollevati nelle strutture viarie di collegamento da aliquote del traffico di transito.

Nella progettazione della strada n° 4 - penetrazione dalla tangenziale sud, anulare esterna (di seguito descritta) si è tenuto conto delle raccomandazioni espresse alla lett. b) parte 1^ (valutazione della penetrazione nell'aggregato urbano da traffico, soprattutto pesante, proveniente dalla Via Oltrecolle) dimensionando il tracciato sulla scorta delle analisi rappresentante negli elaborati della ricerca A.C.I. sul traffico (ved. allegato n° 4 - ipotesi di trasferimento del traffico) mentre le raccomandazioni enunciate nella lett. b) parte 2^ (valutazione del tracciato dell'anulare interna) non formano oggetto delle presenti proposte di variante.

I tracciati proposti sono: ved. allegato 3 -

1° gruppo - strade di transito - autostrade -

Strada n° 1 - Tav. 2^ -

Tangenziale sud -

Completa lo sviluppo e le funzioni della tangenziale sud del P.R.U.G. vigente modificando il tracciato al fine di:

- a) raccordare da ovest ad est la strada statale n° 342 "Briantea" ovest; la strada provinciale n° 17 "Garibaldina"; la autostrada "A 9"; la strada statale n° 35 "dei Giovi"; la progettata strada interprovinciale "Nuova Comasina"; la S.S. n° 342 "Briantea est"; con una struttura viaria adeguata per caratteristiche tecniche ai vettori di traffico raccolti, attuali e previsti - ved. relazione tecnica allegata alla proposta di convenzione tra A.N.A.S. e Comune di Como - allegato B -
- b) togliere dalle strutture viarie degli insediamenti residenziali della Como Sud le aliquote del traffico di transito, che attualmente aggiunte a quelle del traffico locale, paralizzano in pratica lo scorrimento nella zona.

Strada n° 2 - tavola 1^ -

Interscambi tra l'autostrada "A 9" e la S.S. 35 "dei Giovi" a Monte Olimpino - Como Nord -

Completa il sistema di raccordi viari - ora parziali e provvisori - tra la "A 9" ed il sistema viario della zona di Como Nord-ovest, nel vivacissimo settore di Ponte Chiasso; alle spalle dei valichi doganali con la Confederazione Elvetica -ved. relazione allegato C-

Tale interscambio rappresenta un determinante elemento per una efficace funzionalità del sistema autostradale interessante la Città di Como e rappresentato da:

- autostrada "A 9" - tratto Grandate - Ponte Chiasso asta tangenziale ovest da nord a sud-ovest -
- tangenziale sud dalla strada statale n° 342 "Briantea ovest" Varesina alla strada statale n° 342 "Briantea est" per Lecco Bergamo, asta tangenziale sud, da ovest ad est.

Strada n° 3 - tavola 2^ -

Strada interprovinciale (Milano-Como) "Nuova Comasina" - Costituirà una struttura in parallelo ed in alleggerimento alla S.S. n° 35 "dei Giovi", che ormai è compromessa nelle sue funzioni dagli insediamenti specie residenziali sviluppatesi in fregio alla sede viaria e sui fondi retrostanti. Tale strada (4 corsie, sedi viarie indipendenti o disimpegnate dalla viabilità locale) penetrerà da sud nel territorio comunale in località Bassone di Albate con tracciato in accordo coi previsti insediamenti della nuova dogana del Navedano - progettata per conto della Camera di Commercio Industria Agricoltura di Como - e si raccorderà con la tangenziale sud in località Acquanegra - Guzza.

Strada n° 4 - Tavola 2^ -

Penetrazione della tangenziale sud - anulare esterna - alle sedi viarie attuali e previste sull'area del torrente Cosia coperto - anulare interna - dall'attuale Via Oltrecolle sui terreni dell'Ospedale Psichiatrico verso nord sino alla località S.Martino.

Tale strada (4 corsie, larghezza minima m. 16) sostituisce il tracciato attuale di P.R. inadeguato per caratteristiche tecniche (sovrapposizione delle funzioni di una strada del 1° gruppo - strade di transito autostrade - con quelle di una strada del 3° gruppo - strade di passeggiate, panoramiche, strade di lottizzazione, residenziali, industriali, commerciali - specie nel tratto compreso tra il sagrato della Chiesa di S.Giuseppe ed il prolungamento della Via Dante in corrispondenza al nuovo ponte sul torrente Cosia) ed in rapporto agli insediamenti previsti di impianti d'uso pubblico sui fondi contigui dell'attuale Ospedale Psichiatrico.

2° gruppo - strade di collegamento, di penetrazione -

Strada n° 5 - Tavola 2^ -

Strada di collegamento urbano da Via Oltrecolle a Via L.Leoni Completa come tronco il collegamento tra il quartiere di sud est di Como Albate-Muggiò ed il centro urbano, costituendo una struttura viaria in parallelo alla Via Napoleona (unico sovraccarico collegamento attuale) ed un alleggerimento ai vettori di traffico che investono il Piazzale di Camerlata. Il sistema viario di questo collegamento Como sud (Albate-Como Centro sarà costituito così:

- 1° tronco Via Muggiò (già realizzato);
- 2° tronco Via Oltrecolle (tratto occidentale già realizzato);
- 3° tronco Via Oltrecolle-Via L.Leoni.

Il nuovo tracciato (una carreggiata, larghezza m. 12) sostituisce quello attuale di P.R. inattuabile praticamente per eccessiva pendenza (superiore al 10%).

Strada n° 6 - Tavola 2^ -

Collegamento est-ovest in Como sud-Albate dalla Via Oltrecolle a sud-ovest per la Val Basca, Albate, Bassone, raccorrendo con la "Nuova Comasina"; a nord est Via Acquanegra, Via Scalabrini.

Rappresenta la struttura di supporto agli insediamenti ed agli impianti d'uso pubblico realizzati e previsti nella zona del Bassone e di Albate. (Una carreggiata -12-14 m. di larghezza). Nel tratto orientale della Val Basca sostituisce e corregge in parte il tracciato del vigente P.R.U.G.

Strada n° 7 - Tavola 2 ^ -

Collegamento del tratto urbano della strada Brunate-Como da Garzola Inferiore a S.Martino - strutture viarie del Cosia coperto (anulare interna).

La strada di collegamento tra il Comune di Brunate, il nucleo di Civiglio ed il centro di Como, immette attualmente in modo inadeguato sul pettine in strade residenziali urbane incernierate sulla Via Dante Alighieri.

Il tratto progettato devia il traffico in località Garzola Inferiore e con nuovo tracciato scende in località Rienza, immettendosi a S.Martino sull'anulare interna di collegamento urbano veloce (caratteristiche tecniche: 1 carreggiata, m. 9 di larghezza).

Strada n° 8 - Tavola 1^ -

Da Lungo Lario Trento - Via Recchi a S.Teresa.

Rappresenta il recupero della dimessa sede ferroviaria su viadotto del raccordo a lago delle FF.SS. in zona completamente intasata dall'edilizia recente ed intensiva, e costituisce praticamente, l'unica ed eccezionale possibilità di raccordare il traffico proveniente dal Lungo Lago e dal tratto occidentale dell'anulare interna - Via Recchi - in sede propria con la tangenziale ovest del vigente P.R.U.G. a S.Teresa (caratteristiche tecniche; una carreggiata m. 8-9 di larghezza).

Strada n° 9 - Tavola 1^ -

Variante alla Via T.Grossi nel tratto tra la Via Zezio e la Via Crispi.

Il tracciato di progetto muta parzialmente la variante prevista dal vigente P.R.U.G. al fine di raccordare con adeguata pendenza le Vie Zezio e Crispi, evitando abbattimenti nei parchi Albertini e Stampa e demolizioni di recenti edifici (caratteristiche tecniche: una carreggiata m. 12 di larghezza).

3° gruppo - strade di passeggiata, panoramiche, strade di lottizzazione, residenziali, industriali, commerciali -

Strada n° 10 - Tavola 1^ -

Strada da Via al Roccolo a Via Cardina.

In località Monte Olimpino. Il tracciato adegua con lievi modifiche quello di massima del P.R.U.G. vigente alle necessità derivanti dalle condizioni orografiche e degli insediamenti (caratteristiche tecniche: 1 carreggiata m. 9 di larghezza).

Strada n° 11 - Tavola 2^ -

Strada di servizio al nuovo Macello in località Cà Morta.

Il tracciato adegua con lievi modifiche quello vigente adeguandolo alle necessità tecniche della struttura viaria (caratteristiche: una carreggiata m. 9 di larghezza)."

Dal successivo voto: ... Omissis ...

" Tutto ciò premesso

Considerato

che il Comune di Como, regolarmente dotato di P.R.G. approvato nelle forme di legge come detto nelle premesse, ebbe a presentare domanda di essere autorizzato a variare il proprio Piano Regolatore per la parte riguardante la viabilità e questo Consesso nella seduta dell'11.10.1968 con voto n° 1432 espresse il parere che in base all'elaborato presentato, l'autorizzazione potesse essere concessa soltanto in via preliminare, ma che per essere considerata definitiva ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 10 della Legge Urbanistica del 17.8.1942, n° 1150 dovesse essere ripresentata confortata di maggiori studi ed elementi istruttori;

Che pertanto il Comune suddetto ha provveduto a quanto sopra con gli allegati descritti in premessa e con documenti accessori di studio forniti in sede istruttoria a questo Consesso;

Che nella pubblicazione edita a cura del Comune di Como "Documento e ricerche n° 2" sul traffico e le infrastrutture, si fa la cronistoria dello sviluppo dei traffici e della viabilità;

Che da quanto esposto nella pubblicazione suddetta viene chiarito quanto segue:

Che la Città di Como si è sviluppata lungo le strade che -si può ben dire dei tempi immemorabili- servono al traffico diretto e precisamente:

- a) da sud (Milano) a nord (Svizzera) strada statale n° 35 detta "dei Giovi";
- b) da sud a nord-nord/est (itinerario per Menaggio-Chiavenna-Spluga e Maloja, lungo la sponda occidentale del lago) strada statale n° 340 detta "Regina";
- c) da est (Bergamo e Lecco) ad ovest (Varese) strada statale n° 342 detta "Briantea";

Che la situazione corografica e politica del territorio è peculiare; la convalle che racchiude il centro cittadino è circondata dalle colline e dal lago; il confine municipale settentrionale coincide con il confine di Stato fra Italia e Svizzera;

Lungo tale confine esistono il vecchio valico doganale di Ponte Chiasso e quello suppletivo di Brogeda (praticabile solo da nord a sud) che convogliano quindi nelle strade anzidette il traffico internazionale centro Europa-Italia, quello interregionale Canton Ticino-Lombardia e quello intercomunale Chiasso-Como.

Le funzioni economiche della Città sono commerciali, industriali e turistiche; ragioni di attrazione e repulsione dei diversi tipi di traffico si intrecciano dunque con notevoli variabilità stagionali, senza poterzi peraltro esprimere mediante servizi selezionanti e connessi fra loro.

All'analisi della situazione della mobilità nel 1967 risultavano le seguenti circostanze, secondo i rilevamenti diretti fatti dalla Camera di Commercio:

- il traffico in transito semplice (che ciò nonostante deve attraversare la città, non esistendo "varianti" esterne della viabilità primaria) rappresenta il 23% d'autunno e il 38% d'estate, rispetto al totale del traffico che investe la città;
- il traffico di transito con sosta in città rappresenta sempre il 10%;
- il traffico di penetrazione rappresenta il 67% d'autunno, il 52% d'estate (per valutare la consistenza dei flussi veicolari si tenga presente che il traffico complessivo registrato in entrata ai limiti dell'area urbana è stato di 60.300 veicoli d'estate e di 58.700 d'autunno tra le ore 7 e le ore 22).

Che il problema che si presentava nel caso di Como era dunque quello di porre a disposizione del traffico in transito semplice un anello viario che, ad un tempo, evitasse ad esso l'attraversamento della città e consentisse alla città di conservare il desiderato livello ambientale e pertanto necessitava realizzare la rete degli scambi tra la viabilità locale e la viabilità principale, attraverso strade di penetrazione e strade di collegamento attestate sull'organismo di scorrimento rapido oltrechè fosse possibile utilizzare quell'organismo anche per il servizio del transito pubblico tra un capolinea e l'altro.

Che la corretta soluzione del problema, all'altezza della frontiera, era invece ovviamente legata all'attrezzatura doganale che si sarebbe voluto o potuto realizzare a sussidio o in sostituzione di quella già esistente (e già insufficiente, come vedremo, a soddisfare la domanda globale di transiti).

Che l'efficienza del sistema sarebbe stata in qualche misura condizionata dalle scelte urbanistiche che il Piano Regolatore Generale avrebbe potuto effettuare per le varie zone del territorio (o meglio che un piano comprensoriale avrebbe potuto tentare di proporre ai Comuni gravitanti sul capoluogo).

Che a seguito della speciale osservazione formulata dal Consiglio Superiore nel suo precedente esame ed in armonia con quanto esposto si è provveduto a stralciare dalle attuali previsioni la viabilità interna, in guisa che la variante riguarda tre tipi di arterie e precisamente:

- 1) Strade di transito (tangenziali) - autostrade -
- 2) strade di collegamento e penetrazione -
- 3) strade di natura particolare (panoramiche-residenziali-industriali).

Che i maggiori studi sono stati effettuati, in armonia con quanto richiesto da questo Consiglio Superiore dei LL.PP. nel campo della viabilità di transito e tangenziale, con origini e destinazioni interregionali e ciò allo scopo di allontanare dal centro urbano il traffico d'ordine tangenziale che, per la particolare intensità assunta, risulterebbe in futuro di grandissimo pregiudizio alla conservazione del carattere della città di Como e delle sue immediate adiacenze rivierasche, oltre che più difficoltoso e frenato dal grado di edificazione esistente sui lati dei tracciati indicati nel vigente P.R.G.;

Che passando ad un esame più dettagliato delle proposte e realizzazioni previste o prevedibili e conseguenti allo schema viario adottato può innanzitutto riconoscersi che nella nuova versione la proposta fatta tiene sufficiente conto delle osservazioni formulate in precedenza da questo Consesso e come indicato nelle premesse si adegua ad esse;

Che in particolare sia da osservare come nelle previsioni fatte in ordine alle strade di transito quali la Tangenziale Sud (n° 1) e la sua penetrazione; nonchè i previsti inter scambi con l'autostrada "A 9" con la S.S. 35 "dei Giovi (n° 4) e la costruzione della "Nuova Comasina" (n° 3) le indicazioni fornite sono solo di carattere grafico statistico, ma essendo arterie la cui realizzazione risulterà necessariamente onerosa, in sede di progettazione della variante esecutiva, da sottoporre poi a questo Consesso, dovrà essere effettuato un confronto con le previsioni programmatiche dell'A.N.A.S., del C.R.P.E. e degli organi regionali secondo la rispettiva competenza e ciò non solo come eventuali previsioni generiche, ma con riferimento alla possibile realizzazione entro i tempi di attuazione del piano, compatibilmente anche alla disponibilità dei mezzi finanziari necessari all'esecuzione delle relative opere;

Che per quanto attiene la strada n° 6 di "Collegamento" est-ovest, pur riconoscendosene le funzioni e l'utilità, non può disconoscersi anche in tale infrastruttura la sua onerosità, in guisa che i progettisti, che hanno cognizione approfondita della situazione sotto l'aspetto molteplice della natura planimetrica e altimetrica della zona, nonchè dello stato di fatto, dovranno effettuare una verifica tendente ad esaminare la possibilità di deviarla e ciò eventualmente, anche parzialmente, onde ridurne la sua lunghezza;

Che in ordine agli svincoli progettati a servizio, il primo della "Comasina" e della n° 6 ed il secondo della "Comasina" e della Tangenziale n° 1, in mancanza di precise indicazioni, non si ritiene di formulare altra prescrizione se non quella di esaminare la possibilità di riunirli in un solo manufatto, ovvero ridurre a più modeste proporzioni quello a raccordo della n° 6, che così come indicato planimetricamente appare assai oneroso, essendo rappresentato, da un quadrifoglio completo, il che per l'incrocio con una strada di collegamento, secondo gli elementi che si desumono dagli allegati di progetto, potrebbe ritenersi eccessivamente oneroso e comunque non del tutto giustificato;

Che comunque a prescindere dalla scelta di eventuali varianti alle soluzioni indicate il drenaggio delle provenienze da sud ed i collegamenti est-ovest sembrano adeguatamente assicurati;

Che per quanto attiene alle comunicazioni nord-sud intese in senso lato e cioè secondo le varie provenienze e destinazioni oggetto del traffico locale e di transito, si osserva che la soluzione di presenta assai complessa in conseguenza della sfavorevole orografia della zona occidentale della Valle Comasca che dà adito al confine svizzero e agli abitati di Chiasso e Maslianico ed al Canton Ticino e che presenta forte acclività;

Che anche la ripida parete occidentale prospiciente il lago appare poco adatta ad assicurare agevoli comunicazioni con la Valtellina ed il Cantone dei Grigioni;

Che la soluzione proposta nella richiesta di autorizzazione in esame pur non risultando del tutto definita, fa ritenere sia stato giudicato indispensabile usufruire di un tratto di una importante infrastruttura esistente in corso di ultimazione e precisamente del tratto di autostrada n° 9 tra la località "Grandate" e il confine svizzero, allo scopo di realizzare una tangenziale sud-nord;

Che infatti senza tale previsione, l'accesso a Como dal confine svizzero dovrebbe avvenire a rovescio, e cioè penetrando per circa 7 Km. in territorio del Comune di Como, aggirandone completamente l'abitato, per poi congiungersi con la tangenziale sud allo svincolo di "Grandate";

Che la situazione non migliorerebbe per accedere al confine svizzero da Como attraverso l'autostrada n° 9;

Comunque il traffico urbano non avrebbe altra possibilità di inserirsi e distribuirsi da nord a sud, se non usufruendo della viabilità interna esistente, con la S.S. 35 "dei Giovi" e la S.S. 342 "Regina";

Che secondo quanto si desume dalla variante proposta lo svincolo di "Grandate", già realizzato, dovrebbe costituire il punto di saldatura tra la tangenziale sud ed il tratto di autostrada n° 9, che fungerebbe da tangenziale sud-nord, e a mezzo di due ulteriori svincoli renderebbe possibile ed agevole le comunicazioni, con e per il centro abitato e precisamente attraverso lo svincolo di Monte Olimpino, si avreb

be accesso alla Via Bellinzona (dei Giovi) ed al lago mentre con un ulteriore svincolo in località "Brogeda", nei pressi della nuova stazione doganale per la S.P. omonima fino alla S.S. 342 "Regina" si avrebbe il collegamento alla Valtellina e al Canton dei Grigioni e l'accesso da nord all'abitato di Como;

Che con la realizzazione di tali svincoli sarebbe altresì resa facile la selezione e distribuzione del traffico devian-
dolo dalle Vie centrali maggiormente caricate attraverso il percorso della tangenziale sud e quello autostradale sud-nord costituenti^{con} la S.P. Brogeda e la S.S. 342 "Regina", un completo anello avvolgente, con largo respiro, gran parte del territorio comunale;

Che da tale anello potrebbe dipartirsi il traffico di transito e per la frontiera, proveniente dalle varie strade facenti capo al detto anello, mentre sarà agevolata la penetrazione dalla frontiera all'abitato di Como per quella aliquota con destinazione urbana;

La soluzione suddetta, come risulta da vari atti allegati, ha incontrato ampi consensi nell'Amministrazione Comunale proponente e da parte di vari Enti anche a carattere regionale, mentre sembra aver destato perplessità di notevole consistenza presso la Soc. Autostrade, concessionaria del tronco autostradale, e ciò per motivi vari che vagliati dall'Amministrazione ANAS, l'hanno indotta a disporre la redazione di un progetto di svincolo in località Monte Olimpino, così come richiesto dall'Amministrazione Comunale, ma con esclusione del raccordo Como-Frontiera e perciò composto di soli tre svincoli Como-Milano nei due sensi e Svizzera-Monte Olimpino;

Che per quanto attiene allo sviluppo presso la frontiera ed al nuovo varco doganale in località Brogeda, non è dato conoscere quali saranno le determinazioni e gli accordi che potranno essere raggiunti;

Che in caso di impossibilità di realizzare tale infrastruttura, nella variante che sarà redatta a seguito della richiesta di autorizzazione di un esame dovrà essere eventualmente studiata una soluzione per quanto possibile sostitutiva che attraverso la viabilità esistente opportunamente migliorata, consenta agevoli comunicazioni anche alla parte nord con il confine, la S.P. Brogeda e la S.S. "Regina";

Che pertanto sia da raccomandare all'Amministrazione ANAS di frapporre ogni suo buon ufficio con la Soc. Autostrade concessionaria, affinché il problema possa essere definito secondo le effettive necessità ed esigenze del traffico, tenuti presenti i vari problemi prospettati e quelli emergenti dal funzionamento di una autostrada a percorso internazionale, ma comunque con l'urgenza che l'importante problema richiede;

Che complessivamente il Piano di variante alla rete viaria presentato risulta sufficientemente corredato da allegati illustrativi e regolarmente redatto;

Che come enunciato nelle premesse esso è stato debitamente pubblicato nelle forme di legge e depositato per il tempo prescritto;

Che come già detto nel periodo prescritto è stata presentata un'osservazione da parte della Soc. Edilgrigna, alla quale il Comune ha controdedotto ed approvato le relative controdeduzioni con regolare delibera;

Che con le citate controdeduzioni viene significato quanto segue:

1°) che le aree vincolate rappresentano la minima zona indispensabile allo studio ed all'attuazione a livelli sfalsati degli svincoli tra strade di scorrimento e sono state determinate in base ad uno schema di soluzione viaria attuato secondo i dati UNI;

2°) che i piani finanziari e le gerarchie di attuazione riguardano l'impostazione dei piani esecutivi e non le prescrizioni di un piano generale;

Che le controdeduzioni suddette siano da ritenere valide e tutto ciò premesso e considerato

E' DEL P A R E R E

Che la richiesta avanzata dal Comune di Como, tendente ad ottenere l'autorizzazione preventiva allo studio di una variante alla rete viaria principale del vigente P.R.G. ai sensi dell'art. 18, penultimo comma, della Legge Urbanistica 17.9.1942 n° 1150 modificata ed integrata con Leggi 6.8.1967 n° 765 e 19.11.1968 n° 1187, possa essere ritenuta meritevole di approvazione e che nell'elaborazione e studio suddetto debbano essere tenute presenti le considerazioni espresse nel presente voto."

Sulle premesse sopra esposte, tenuto conto del voto ministeriale e degli elementi emersi nel corso dei lavori della Commissione, il quadro delle strutture viarie di transito si configura in tal modo:

da nord ad ovest-sud-est:

- + S.S. n° 340 "Regina" a Tavernola; esistente -
- + S.S. n° 340 "Regina" variante a Tavernola; progetto Ing. Corbini - A.N.A.S. -
- + S.P. n° 16 "Brogeda-Tavernola"; esistente -
- + Collegamento S.P. n° 16 ed interscambi tra l'autostrada "A 9" e la S.S. 35 "dei Giovi" a Monte Olimpino; proposta di massima; raccorda direttamente e con tracciato previsto in galleria i flussi del traffico di transito nazionale lago-sud Como evitando più ampi, onerosi tracciati in superficie in zone densamente insediate o di particolare significato naturalistico ed ambientale -

- + Interscambi tra S.P. n° 16 ed autostrada "A 9" a Brogeda-Quar-
cino; progetto Ing. Ornati "S.P.E.A." per conto del Comune di
Como, A.P. di Como, Camera Comm. di Como -
- + Inserimento "Autostrada lariana" su tratto terminale auto-
strada "A 9" a Sagnino; proposta di massima -
Inserisce nel sistema viario la possibilità di attuazione
di un progetto della Camera di Commercio di Como per la
realizzazione di una struttura viaria autostradale a servi-
zio di tutta la fascia degli insediamenti della sponda oc-
cidentale del lago di Como -
- + Autostrada "A 9" tratto Ponte Chiasso-Grandate; esistente -
- + Interscambi tra l'autostrada "A 9" e la S.S. n° 35 "dei Giovi"
a Monte Olimpino - Como Nord (strada n° 2 -Delibera C.C. n°
143 del 27.6.1969)
Esistente in parte, progetto Ing. Ornati "S.P.E.A." per conto
del Comune di Como, A.P. di Como, Camera di Commercio di Como -
- + Collegamento tra interscambi "A 9" e S.S. n° 35 "dei Giovi"
a Monte Olimpino e S.P. n° 17 "Garibaldina" a Monte Olimpino-
Via N.Bixio; proposta di massima = Unendo le correnti di traf-
fico sopra esposte con la S.P. n° 17 (e di seguito con il si-
stema attuale e previsto a sud di Como) garantisce in alterna-
tiva ed in appoggio all'asta di scorrimento nord-sud costitui-
ta dall'autostrada "A 9", una seconda struttura viaria costi-
tuita da: proposta di massima del collegamento tra S.P. n° 16
con interscambi a Monte Olimpino; collegamento tra i predetti
interscambi e S.P. n° 17 "Garibaldina"; S.P. n° 17 "Garibal-
dina" tratto Monte Olimpino-S.Fermo-Breccia; S.S. n° 342
"Briantea" (ved. seguito) -
- + S.P. n° 17 "Garibaldina" tratto Monte Olimpino-S.Fermo-Breccia;
esistente e progetto A.P. di variante in località Torchio,
gallerie di S.Fermo; S.Fermo -
- + Interscambi tra l'autostrada "A 9" con la S.S. n° 35 "dei Gio-
vi" (tramite Via Cecilio) e con la S.S. n° 342 "Briantea" (tra-
mite la Via Colombo) a Grandate - Como Sud; esistenti -
- + S.S. n° 342 "Briantea" ovest a Lazzago di Breccia; esistente -
- + S.S. n° 342 "Briantea" ovest variante; proposta di massima
(prevista anche nel Piano Urbanistico del Comune di Montano
Lucino). Rettifica e semplifica al di fuori degli insediamen-
ti di Lucino il tracciato della S.S. 342 ovest, portando il
traffico in un primo tratto occidentale sugli interscambi
Via Cecilio "A 9" -Tangenziale sud e tramite la prevista tan-
genziale sud (ved. seguito) direttamente ed al di fuori dei
tratti viari urbani comaschi, sulla S.S. n° 342 "Briantea"
est, a Lipomo in unione diretta dei due tratti della mede-
sima S.S. -
- + Tangenziale sud (strada n° 1 -Delibera C.C. n° 143 del 27.6.
1969) - Tratto occidentale dalla S.P. n° 17 "Garibaldina"
alla S.S. n° 35 "dei Giovi" con interscambi sulla S.S. n°

342 "Briantea" a Lazzago e sulla Via Cecilio (interscambi Como Sud - Autostrada "A 9"); progetto di massima, U.T. Comunale ed A.N.A.S. -

Tratto centrale; dalla S.S. n° 35 "dei Giovi" in località Cà Morta alla Via Oltrecolle in località Muggiò, con interscambi sulla S.S. n° 35; sulla strada interprovinciale nuova Comasina (terminale); sulla Via Oltrecolle - Muggiò; progetto esecutivo Ing. Zorzi, Arch. Larini - Manara. Tratto orientale da Muggiò a Lora - Lipomo S.S. n° 342 "Briantea" est, con interscambi sulla prevista strada di penetrazione lungo i terreni dello Ospedale Psichiatrico e con interscambi sul tratto di S.S. n° 342 (di penetrazione urbana) a Lora - Lipomo; progetto di massima, U.T. Comune ed A.N.A.S. -

- + S.S. n° 35 "dei Giovi" alla Cà Morta di Breccia; esistente -
- + Strada interprovinciale (Milano-Como) "Nuova Comasina" (strada n° 3-delibera cons. N° 143 del 27.6.1969); con interscambi sulla strada di collegamento Como-Sud-Albate e sulla prevista dogana del "Navedano" da est Val Basca a ovest - Scalabrini; progetto U.T. dell'A.P. di Como -

- + S.S. n° 342 "Briantea" est a Lora - Lipomo; esistente.

- + Strada Tavernerio-Torno - ipotesi di larga massima -

Accogliendo le raccomandazioni del voto n° 1432 del 15.10.1958 che recitano ... "La proposta del Piano territoriale per il collegamento Tavernerio-Torno, desta perplessità in ordine all'aspetto paesistico e quindi deve essere, per ora, stralciata dalle previsioni in variante e sia, invece, conservata, come previsto nel Piano vigente, la penetrazione urbana della strada di Bellagio ...".

La identificazione del tracciato è stata eliminata.

Si è lasciata la previsione di massima (soluzione in galleria?) poichè non è ammissibile alcuna altra soluzione adeguata al traffico di transito per la sponda orientale del lago (Bellagio) sul tessuto residenziale dei Borghi Orientali di Como ormai saturo.

Dall'anello sopra descritto si dipartono all'interno verso i nuclei residenziali ed il centro urbano le strade di penetrazione costituenti un sistema a raggiera così configurato: da nord ad ovest; sud, est -

- + S.S. n° 340 "Regina"; esistente; tratto urbano da Tavernola a Villa Olmo - Largo Spluga (confluenza con tratto urbano S.S. 35 "dei Giovi") -
- + S.P. n° 16 "Brogeda-Tavernola"; esistente; tratto urbano dagli interscambi con l'autostrada "A 9" a Brogeda, sino alla Via Bellinzona a Ponte Chiasso -
- + S.S. n° 35 "dei Giovi"; esistente; tratto urbano da Ponte Chiasso a Monte Olimpino, a Villa Olmo - Largo Spluga -

- + Via Borgovico da Largo Spluga a S.Teresa (progetti di allargamento 2° tronco -Delibera C.C. n° 263 del 24.10.1969- e 3° tronco all'esame) -
- + Viale Rosselli, da S.Teresa a Via Recchi; esistente -
- + Strada pedemontana ovest da Villa Olmo a S.Teresa (1° tronco); progetto esecutivo U.T. Comune (strada di P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967) e da S.Teresa a Via Recchi -Lungo Lario Trento (2° tronco); proposta (strada n° 8 -Delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969) - Porta in sede viaria libera da insediamenti ed adeguata il traffico di penetrazione confluyente su Largo Spluga (S.S. n° 342 ed S.S. n° 35) sino a S.Teresa e successivamente recuperando la sede viaria della dimessa Ferrovia (FF.SS. Lago) sino a Via Recchi e Lungo Lario Trento -
- + Via N.Bixio, da Monte Olimpino (imbocco S.P. n° 17 "Garibaldina") a S.Teresa; esistente, da ampliare ed adeguare nel tracciato (in corrispondenza al cavalcavia FF.SS. a S.Teresa) -
- + Via Varesina (tratto urbano S.S. 342 "Briantea" ovest) da Rebbio a Camerlata; esistente -
- + S.S. n° 35 "dei Giovi" alla Cà Morta e Via P.Paoli, dalla Cà Morta a Camerlata; esistente -
- + Strada di servizio al nuovo Macello (strada n° 11 -Delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969) dal progettato interscambio tra la Tangenziale sud con la S.S. n° 35 alla Via Scalabrini; progetto esecutivo U.T. Comunale. Rappresenta un indispensabile collegamento della zona industriale di Rebbio col sistema viario maggiore -
- + Strada di collegamento Cà Morta - Via Napoleona - Via Palestro (ex Tangenziale di sud-ovest di P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967); proposta di massima in possibile alternativa con il sistema imperniato su Camerlata.
Sono previsti due raccordi con la Via Napoleona, in alternativa.
- + Via Napoleona, dal Piazzale di Camerlata a S.Rocco; esistente -
- + Via Grandi, da S.Rocco a Viale' Roosevelt; esistente -
- + Strada di collegamento est-ovest Como Sud (strada n° 6 -Delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969); proposta di massima dalla Via Oltre colle a sud sulla Val Basca, a sud di Albate, Bassone, Previsti interscambi con la "Nuova Comasina"; a nord-ovest oltre le FF.SS. Imbocco sulla Via Scalabrini.
Rappresenta la struttura di supporto agli insediamenti ed agli impianti di uso pubblico realizzati e previsti nella zona del Bassone e di Albate -
- + S.P. n° 36 Canturina da Trecallo ad Albate -Via Muggiò; esistente -
- + Via Muggiò; da Albate agli interscambi previsti con la Tangenziale sud - Via Oltrecolle; esistente -
- + Collegamenti Via Oltrecolle - Via Napoleona; proposta di massima rappresentata con due soluzioni in alternativa.

Fornisce l'indispensabile immissione al nucleo dell'Ospedale "S. Anna" e dell'Ospedale "G.B. Grassi" con sovrappasso delle F.N.M. e FF.SS. ed accesso ai previsti parcheggi, specie per i settori territoriali sud-orientali -

- + Collegamento Via Oltrecolle-Via Leoni (strada n° 5 -Delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969); progetto esecutivo U.T. Comunale; Costituisce una struttura viaria in parallelo ed alleggerimento alla Via Napoleona ed in collegamento (Trecallo Albate) Como Sud - Como Centro -
- + Via Leoni da Piazza De Cristoforis a Piazzale Giulio Cesare; esistente -
- + Strada di penetrazione dalla Tangenziale Sud (strada n° 4 -delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969); proposta di massima; rappresenta la più efficace soluzione di raccordo tra il sistema "anulare" esterno della viabilità di transito e l'asse di scorrimento interno alla convalle costituito dalle strade realizzate lungo e sopra il torrente Cosia. E' possibile infatti realizzare sui terreni liberi da costruzioni dell'Ospedale Psichiatrico una strada liberamente ed adeguatamente dimensionata (caso in pratica unico per Como) -
- + S.S. n° 342 "Briantea" est tratto urbano da Lora a S. Martino; esistente -
- + S.S. n° 583 "Lariana" tratto urbano dal Crotto del Nino (Blevio) a S. Agostino; esistente -

Il sistema a raggiera sopra descritto si distribuisce sulla Tangenziale interna lungo la sola possibilità di scorrimento viario centrale costituito dalle strade realizzate in corrispondenza al percorso del torrente Cosia e successivamente verso il centro urbano, sul sistema dei Viali che circondano (formando praticamente un rettangolo) la Città Murata.

Il sistema viario costituente la Tangenziale interna è così configurato:

da nord verso ovest-sud-est:

- + Via Recchi; esistente -
- + Via Masia; esistente con imbocchi sulla Via Recchi (da adeguare in funzione anche degli interscambi previsti con la sovrapassante Tangenziale ovest) -
- + Piazzale S. Rocchetto; esistente -
- + Viale Innocenzo XI; esistente -
- + Viale F.D. Roosevelt; esistente (con proposta di realizzare una struttura viaria di sovrappasso in corrispondenza all'incrocio con Via Milano a S. Bartolomeo) -
- + Viale G. Cesare; esistente -
- + Via Ambrosoli e Via Castellini, da Viale G. Cesare a S. Martino; esistenti, in fase di allargamento e di adeguamento dei tracciati (cantieri in corso) con sottopasso delle F.N.M.

Sulla Tangenziale interna, oltre alle strade di penetrazione sopra descritte si immettono in particolare sul tratto sud da ovest ad est:

- + Via Milano; esistente (da S.Rocco; prosegue all'interno sino a Porta Torre avendo in alternativa la Via Cadorna) -
- + Via Palestro; esistente (dal Piazzale del Distretto Militare a Via S.Ambrosoli); prosegue; in progetto U.T. Comunale; e (strada di P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967) all'interno sino a Piazzale Gerbetto (Stazione F.N.M. Borghi) e successivamente progetto di massima U.T. Comunale sino al Viale Lecco-Via N.Sauro in corrispondenza alla Torre di S.Vitale -
- + Strada di collegamento Piazzale Gerbetto -Via Oltrecolle; proposta di massima. Si diparte dalla prevista Via di collegamento Oltrecolle-Leoni a sud del sottovia F.N.M. e sviluppandosi affiancata alla linea ferroviaria, ad est di questa, dalla Madruzzo a Como Borghi, sovrappassa la Tangenziale interna e si immette nella viabilità locale a Piazzale Gerbetto.-
- + Via Valleggio; esistente. Riceve da sud il traffico residenziale locale proveniente dalla Via Carso (Esistente da adeguare nelle dimensioni e nel tracciato) e dalla Via Madruzzo (esistente con progetto di variante dell'U.T. Comunale) -

A S.Martino si immettono:

- + Via Pannilani, esistente (raccoglie il traffico degli insediamenti industriale della Valle sud-orientale del Cosia) -
- + Strada di collegamento Brunate-Como tratto urbano da Garzola Inferiore a S.Martino; proposta di massima (strada n° 7 - Delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969) -
- + Via Rienza ; esistente, riceve da est il traffico residenziale locale proveniente da Camnago e da Tavernerio -

A S.Martino si diparte il collegamento urbano sud-nord, ad est della convalle così costituito:

- + Variante di Via Zezio (dal ponte al quartiere Giussani, strada di P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967); proposta di massima -
- + Via Zezio fino a Via T.Grossi; esistente -
- + Strada da Via T.Grossi a Via Crispi; proposta di massima con soluzioni (strada n° 9 -Delibera n° 143 del 27.6.1969) -
- + Via Crispi; esistente -
- + Collegamento Via Crispi con Via Torno (SS. n° 583 "Lariana"); proposta di massima -

A S.Martino si diparte anche il collegamento sud-est con il centro ed il lago così costituito:

- + Via Briantea; esistente -
- + Via Dottesio; esistente -
- + Via Fiume; esistente -
- + Collegamento Via Fiume-Via Giulini; proposta di massima - (sovrappassa le F.N.M. Immette nel sistema imperniato sul Piazzale Gerbetto-Stazione F.N.M. Borghi e formato dal prolungamento di Via N.Sauro; dalla Via Sirtori; dalla Via Giulini;

dalla Via XX Settembre; dal prolungamento di Via Palestro a nord; dal collegamento Via Oltrecolle-Piazza Gerbetto) -

- + Via Dante; esistente -
- + Piazza del Popolo; esistente -
- + Via Manzoni; esistente (lambisce la Città Murata - F.N.M. Lago) -
- + Via Foscolo; esistente -
- + Piazza Amendola; esistente -
- + Piazza Matteotti (lago).

Il quadrilatero di scorrimento esterno alla Città Murata è così configurato, a nord: Lungo Lario Trieste, Piazza Cavour (traffico tangente), Lungo Lario Trento; esistenti (alimentato in particolare dall'esterno dagli afflussi di Piazza Matteotti e Viale Rosselli);

ad ovest: Viale Cavallotti, Piazza Cacciatori delle Alpi, Viale Varese; esistenti (alimentato in particolare dall'esterno dagli afflussi di Via T.Gallio, Via Lucini, Via Italia Libera);

a sud: Viale Mattaneo, Piazza Vittoria, Viale C.Battisti; esistenti (alimentato in particolare dall'esterno dagli afflussi di Via Cadorna, Via Milano, Via Sirtori, collegamento Viale Battisti, Piazzale Gerbetto, Via T.Grossi);

ad est: Via N.Sauro, Piazza Verdi (traffico tangente); esistenti; prolungamento di Via N.Sauro da Piazza Verdi a lago; progetto esecutivo U.T. Comune, U.T. delle F.N.M. sulla area dell'attuale scalo F.N.M., tangente le mura urbane (alimentato in particolare dall'esterno dagli afflussi - in parallelo di Viale Lecco Piazza del Popolo, Via Manzoni).

C) Viabilità locale di nucleo e di zona -

Sui sistemi di scorrimento di transito, di penetrazione e di collegamento sopra descritti (capitoli a) e b) si appoggia praticamente anche il complesso maggiore degli insediamenti comaschi che per mezzo delle strutture viarie in attuazione, in progetto od in proposta dovrebbe convenientemente riequilibrare la situazione della mobilità.

Restano altre opere di significato essenziale se pur di interesse locale rappresentate da ristrutturazioni di strade esistenti od aperture di nuovi collegamenti.

Esse sono (da nord, ad ovest, sud, est):

- + Prolungamento della Via Polano; proposta di massima, in località Tavernola, collega i nuovi insediamenti occidentali ed i previsti impianti di uso pubblico con il nucleo centrale di Tavernola -
- + Variante della Via Conciliazione; progetto esecutivo U.T. Comunale; da Sagnino-Mognano a Tavernola.
Adegua l'attuale strada alle esigenze di collegamento e di

supporto dei nuovi quartieri (Sagnino, P.A.E.E.P., Legge 167 e Tavernola) verso la penetrazione costituita dal tratto urbano della S.S. n° 340 "Regina".

- + Variante di Via Pio XI in località Sagnino; progetto di massima U.T. Comunale; adegua l'attuale strada alle esigenze di collegamento e di supporto dei nuovi quartieri di Sagnino verso la penetrazione costituita dal tratto urbano della S.S. n° 35 "dei Giovi" a Monte Olimpino -
- + Sistemazione di Via Riviera in località Monte Olimpino; progetto esecutivo U.T. Comunale. Adegua l'attuale strada alle esigenze degli insediamenti sopravvenuti -
- + Strada da Via al Roccolo a Via Cardina in località Monte Olimpino; progetto di massima U.T. Comunale (strada n° 10 -Delibera C.C. n° 143 del 27.6.1969) - Costituisce supporto insediativo e collegamento dei settori orientali di Monte Olimpino verso gli impianti di quartiere e la penetrazione costituita dal tratto urbano della S.S. n° 35 "dei Giovi" a Monte Olimpino -
- + Collegamento Via Isonzo con Via Malvito in località Breccia - Proposta di massima. Collega i nuovi insediamenti nord-occidentali di Breccia con il vecchio nucleo e tramite la Via Roma e Via Perego con la penetrazione della Varesina -
- + Collegamento Via Repubblica Romana con Via Monte Santo in località Rebbio-Belvedere. Proposta di massima. Unisce su strutture viarie locali i quartieri di Rebbio-Camerlata con gli insediamenti della zona Scalabrini-Belvedere-Albate Occidentale, scavalcando la barriera costituita dalle linee delle FF.SS. e F.N.M. Questo essenziale collegamento completa in pratica il sistema controradiale del Piazzale di Camerlata, costituito da: Via Lissi, Via Repubblica Romana, Via Monte Santo -
- + Collegamento Via Regina, Via T.Rimoldi a S.Rocco - Ricostituisce lo scorrimento locale pedemontano lungo le pendici orientali del colle Baradello e Monte Croce, alterato dalle FF.SS. E' costituito dal Piazzale FF.SS. Como S.Giovanni, Via Regina, Via Rimoldi sino alla Napoleona -
- + Collegamento Via per Como con la S.P. Ponzate, Civiglio, Brunate. Proposta di massima. Unisce con una strada adeguata, evitando le strettoie del vecchio nucleo di Civiglio, la Como-Brunate con la S.P. Ponzate-Civiglio-Brunate -

D) Viabilità pedonale -

Riguarda essenzialmente:

1°) la Città Murata. Il Centro storico che nella Città Murata di Como si riduce praticamente ad un rettangolo di dimensione massima di circa 750 metri può agevolmente essere pedonalizzato, completando il programma di interventi viari -isole pedonali- avviato dalla passata Amministrazione con un primo intervento di zona pedonale intorno alle Piazze Duomo e S.Fedele.

Naturalmente, oltre alle dotazioni di parcheggi multipiano previste nella cerchia esterna (ved. in seguito), è prevista l'accessibilità con veicoli, per carico e scarico (in orari stabiliti) e con mezzi pubblici e di servizio.

La pedonalizzazione della rete viaria del centro storico ed il recupero degli spazi delle piazze e dei cortili (liberati dagli stazionamenti dei veicoli) sono una delle premesse fondamentali ad un corretto rivitalizzo del tessuto urbano della Città Murata;

2°) le fasce collinari e montuose che circondano la Città e che sono destinate a verde pubblico territoriale (zone F) o boschive e rurali (zone E).

Al fine di garantire l'accessibilità ed un corretto uso di queste zone del territorio, senza alterarne le caratteristiche naturali, ambientali ed estetiche, sono mantenute pedonali le antiche, tradizionali strade di accesso ai fondi e di collegamento.

E' consentito l'accesso veicolare ai residenti ed ai servizi; al fine di agevolare la godibilità di questi beni naturali di complemento agli addensati insediamenti residenziali è prevedibile un adattamento di alcune strutture viarie al fine di consentire il passaggio di appositi mezzi pubblici di trasporto (ad es. da Monte Olimpino a Camerlata e viceversa lungo le dorsali di Cardano del Monte Croce e del Baradello a servizio continuo ed agevole di quel grande parco di interesse naturalistico, ambientale, paesaggistico, storico, archeologico);

3°) le passeggiate a lago da Villa Olmo a Villa Geno.

Come già opportunamente si è fatto per la passeggiata a lago da Villa Olmo ai giardini pubblici e per i nuovi impianti dei giardini pubblici sui fondi dell'ex scalo a lago, anche per la passeggiata dalla Funicolare a Villa Geno, è possibile un ridimensionamento pedonale (con accesso veicolare ai residenti ed agli utenti dei Ristoranti, del Lido e Como Nuoto tramite la vecchia sede) che valorizzi tutto l'arco del primo bacino lacuale dal punto di vista ambientale e turistico.

E) Viabilità su strada ferrata (FF.SS., F.N.M., funzioni urbane, metropolitane delle Ferrovie) -

La particolare posizione e dimensione di Como articolata lungo le linee ferroviarie di primaria importanza nazionale ed internazionale (FF.SS. linea Milano-Chiasso: Stazioni di Chiasso-Ponte Chiasso; Como S. Giovanni; Como Camerlata-Brescia; futura Stazione nuova Dogana) e lungo linee ferroviarie

di importanza regionale e locale (FF.SS. linea Como-Lecco: Stazioni di Como-Albate; Como-Camerlata; Como S.Giovanni e F.N.M. linea Como-Milano: Stazioni di Grandate-Breccia; Como-Camerlata; Como Borghi; Como Lago) fa ipotizzare in un adeguato, coordinato ed incrementato uso dei servizi ferroviari uno degli essenziali supporti alla vitale mobilità nel territorio.

La posizione di Como, zona di interesse turistico-commerciale-svago, rispetto ai poli di interesse territoriale come Milano e le zone industriali e di diverso interesse commerciale, creano una reciprocità di attrazioni e di mobilità che potranno essere esaminate e meglio organizzate nell'ambito della Regione, ma che già attualmente possono essere ipotizzate e salvaguardate nel proporre la conferma e la incentivazione (favorevole anche dal punto di vista economico) delle linee e degli impianti ferroviari esistenti.

In particolare la linea Milano-Chiasso con i suoi impianti nella zona di Como può essere (indipendentemente dagli adeguamenti di tracciato tra Camerlata e Como proposti per esigenze tecniche) non solo supporto al traffico internazionale e quindi legata agli aspetti commerciali doganali, ma può assolvere ad altri compiti di mobilità locale-regionale, agevolando e riducendo gli spostamenti residenza lavoro, specie se vista in collegamento con gli altri servizi ferroviari (F.N.M.) e con il recupero a funzioni più vitali della linea FF.SS. Como-Lecco. E' evidente dalla lettura delle carte come la pur minima pendolarità tra le zone residenziali e le zone industriali e commerciali della Como-Sud trovi un naturale supporto negli impianti ferroviari esistenti quando venga realizzato il proposto collegamento interscambio tra le FF.SS. e le F.N.M. a Camerlata.

Interscambi tra strada, ferrovia e linee di navigazione -

Un agile, completo sistema di scorrimento e mobilità sul territorio deve tener conto della complementarietà tra mezzo privato e mezzo pubblico (trasporto su strada) e del collegamento tra il proposto sistema autoviario (e pedonale), il sistema ferroviario e, se pur di minor importanza, data la posizione di "testa" di Como, il sistema di trasporto lacuale.

Il sistema viario e quello ferroviario sopra descritti debbono essere garantiti nelle loro possibilità di sviluppo e di correlazione, dalla indispensabile dotazione di aree di interscambio e di stazionamento nei punti di contatto.

Così ad esempio, nel settore di confluenza delle FF.SS. e F.N.M. a Camerlata, in corrispondenza al contatto e probabile scambio di utenze con il sistema viario maggiore ("anulare esterna" - Tangenziale sud - interscambio Nuova Comasina) si è prevista un'ampia area a disposizione di impianti viari di interscambio e stazionamento.

Anche nella zona delle F.N.M., Stazione di Como Borghi, Piazzale Gerbetto, si è prevista un'area di parcheggio ferroviario terminale che sostituisca e sviluppi quello attuale di Como Lago (ridimensionato a capolinea indipendentemente dalle soluzioni esecutive che verranno adottate per il tronco Como Borghi - Como Lago e cioè: linea a raso, linea interrata, linea sopraelevata) ed in adiacenza un'area per la nuova Stazione di Autolinee (in sostituzione di quella inadeguata come posizione e dimensione di Piazza Matteotti) ed una per lo stazionamento di autoveicoli; e queste ad immediato contatto con la Tangenziale interna e con il prescritto sistema viario che si diparte da questa.

F) Stazionamenti -

A servizio degli insediamenti e per una libera possibilità di scelta dei mezzi di trasporto sono stati previsti a conseguenza di quanto esposto nel precedente capitolo:

- + Parcheggi scambiatori Ferrovie-autoveicoli (privati-pubblici):
 - sulle FF.SS. linea Milano-Chiasso:
 - alla Stazione di Como-Camerlata (già descritto);
 - alla Stazione di Como S.Giovanni;
 - sulle F.N.M. linea Como-Milano:
 - alla Stazione di Como-Grandate;
 - alla Stazione di Como Borghi (già descritto);
- + Parcheggi scambiatori mezzo privato-pubblico di penetrazione dalla cerchia esterna ai nuclei urbani:
 - sui terminali delle S.S. e S.P., in corrispondenza all'inizio dei tratti urbani sono previste aree con destinazione a parcheggio (anche multipiano) di scambio del mezzo privato (mezzo di trasporto di avvicinamento) con capolinea di mezzo pubblico (mezzo di trasporto di penetrazione e circolazione urbana):
 - a Tavernola (tra lo scalo lacuale e la S.S. n° 340 "Regina");
 - a Ponte Chiasso (in corrispondenza all'imbocco della Via Brogeda sulla Via Bellinzona S.S. n° 35 "dei Giovi");
 - a Lazzago (tra la Via Colombo e la Via Cecilio in corrispondenza interscambio "A 9" a Grandate, S.S. n° 342 "Briantea" ovest, S.S. n° 35 "dei Giovi", Tangenziale sud);
 - ad Albate centro (in corrispondenza alla S.P. n° 36 Canturina);
 - a Lora-Lipomo (in corrispondenza all'imbocco della Tangenziale sud sulla S.S. n° 342 Briantea est);
 - a S.Martino (in corrispondenza del nodo viario già descritto ed imperniato sulla Tangenziale interna).

Tutti i parcheggi scambiatori (sia del primo che del secondo gruppo), al fine di poter garantire una maggiore vitalità di utenza (di servizio e di gestione) sono collocati in posizione tale rispetto agli insediamenti da essere interessati a funzioni di stazionamento di quartiere (residenziale - commerciale - svago) o di impianto pubblico (zone F').

- + Parcheggi scambiatori mezzo privato-mezzo pubblico di penetrazione alla Città Murata.

Sull'esterno dei 4 lati del perimetro della Città Murata sono previsti (praticamente a metà di ciascun lato) 4 parcheggi multipiani che garantiscano sia la gestione pedonale del nucleo storico (parcheggio dei mezzi di avvicinamento), sia una corretta rivitalizzazione del tessuto urbano ed una funzione propria a strade, piazze, cortili, giardini con esclusione dell'ingombro degli autoveicoli in sosta (parcheggio di pertinenza dei residenti).

Gli impianti sono previsti:

- a nord: Piazza Cavour (parcheggio multipiano sotterraneo con recupero del piano piazza a giardino); progetto di massima;
- ad ovest: Viale Varese (parcheggio multipiano entro e fuori terra);
- a sud: Piazza Vittoria (parcheggio multipiano sotterraneo con recupero del piano piazza a giardino ed a funzioni di scorrimento); progetto di massima;
- ad est: Viale Lecco (parcheggio multipiano a complemento od in alternativa di altri servizi comunali nel rispetto dei reperti di epoca romana redentamente rinvenuti).

- + Parcheggi di pertinenza impianti pubblici.

Riguardano particolari complessi di interesse territoriale o sopracomunale. Essi sono:

- parcheggio per i complessi di Borgo Vico (Villa Olmo; Crespi; Rotonda; futuro centro Congressi) tra la Via Borgo Vico e la futura pedemontana ovest -
- parcheggio per l'Ospedale S. Anna, tra le F.N.M. e le FF.SS. con accessi attuali e previsti dal "nodo" di Via Muggiò - Oltrecolle (ved. precedenti capitoli) sulla rete viaria -
- parcheggio per il centro sportivo di Muggiò i cui impianti ampliati lungo la Via Canturina (riqualificata dal previsto sistema viario ad asse del quartiere sportivo) troveranno il necessario parcheggio di servizio sull'area del Cimitero di Camerlata in parte chiuso e di proposta definitiva chiusura dopo l'apertura del nuovo Cimitero della "Guzza" (proposta di P.R.U.G. D.P.R. 18.4.1967) -
- parcheggio per il nuovo Cimitero della Guzza -

- + Parcheggi di pertinenza di quartiere.

Sono previsti in posizione e con possibilità di riequilibrio della situazione di intasamento degli insediamenti urbani di più antico impianto o maggiormente addensati; possono essere

a più piani (es. autosilo di Via Giulini-Piazza Vittoria -
progetto esecutivo) -

od interrati (es. proposto autosilo di Piazza S. Bartolomeo e
di Piazza Funicolare) -

+ Parcheggi di accesso al complesso dei parchi territoriali.

Agli imbocchi dei percorsi pedonali dei proposti parchi territoriali di Caviglio (lungo la S.P. Ponzate-Caviglio-Brunate) e di Breccia-M. Croce-Baradello (a monte della Via Isonzo) sono previsti per ciascuna zona due ampi parcheggi (baricentrici alle zone di accesso) di stazionamento dei mezzi di avvicinamento.

Le caratteristiche di tali parcheggi saranno del tutto proprie e diverse da quelle dei precedenti.

Sarà rispettato l'andamento naturale del terreno ed il fondo erboso e garantita una folta vegetazione arborea (come nei campeggi dell'alto lago).