

# PIANO DI RICOSTRUZIONE DI BENEVENTO

**1948 - Ufficio Tecnico del Comune**

Gennaro De Rienzo, Vincenzo Miccolupi, Angelo Scala

# CITTA' DI BENEVENTO

## PIANO DI RICOSTRUZIONE

PLANIMETRIA  
SCALA 1:2000

# PIANTA DELLO STATO ATTUALE

### LEGGENDA

- EDIFICI ESISTENTI
- EDIFICI NOTEVOLI
- FABBRICATI DISTRUTTI
- FABBRICATI DANNEGGIATI
- LIMITI DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE

11.11.1944  
19.12.1944  
19.12.1944

APL 1  
CANTONE DI BENEVENTO  
CANTONE DI BENEVENTO  
CANTONE DI BENEVENTO

RAPu



# CITTA' DI BENEVENTO

## PIANO DI RICOSTRUZIONE E REGOLATORE GENERALE

PLANIMETRIA  
SCALA 1:8000

----- LIMITI DEL PIANO DI RICOSTRUZIONE

- edifici esistenti
- edifici notevoli
- demolizioni
- costruz. intensive
- costruz. estensive
- parchi privati
- parchi pubblici
- demolizioni e ricostruz.
- zona protezione paesaggi
- zona ferroviaria
- zona industriale
- rafforzamento fauciata



CITTA' DI BENEVENTO

PIANO DI RICOSTRUZIONE

RELAZIONE

La città di Benevento veniva gravissimamente colpita dalla guerra nel settembre 1943. I bombardamenti aerei a tappeto, susseguitisi, a breve intervalli di ore, nel corso di venticinque giorni, ne radevano al suolo densi quartieri, travolgendo nella rovina la importante fabbrica del Duomo e gli avanzi imponenti del famoso Emporium dell'età di Tiberio che ripete il nome di SS. Quaranta dalla chiesa Medioevale un tempo sovrapposta all'Edificio e dedicata ai quaranta Martiri suppliziati in Sebaste nel secolo IV. La gravità del disastro si riassume, con chiara evidenza, nelle seguenti cifre: numero 4709 vani distrutti, numero 1700 vani gravemente danneggiati; numero 2000 vani danneggiati lievemente; numero 10000 persone rimaste senza tetto. Fin dai primi tempi della occupazione alleata, l'Amministrazione Civica, Sindaco l'Avvocato Antonio Ciraldi, ravvide la necessità dello studio di un piano organico di ricostruzione della parte demolita dell'aggregato urbano, allo scopo di disciplinare la risorgente attività edilizia alla stregua di un programma adeguato alle esigenze moderne della vita, affidando l'incarico della redazione del progetto all'ufficio Tecnico Comunale.

Le demolizioni comprendono o lambiscono caratteristiche ed interessanti zone archeologiche, alcune, di già in luce, come quella del teatro Romano, dalla maschera ossatura lapidea conservatissima, e dell'arco trionfale eretto fra il 114 e il 117 a capo della via Traiano; altre, recentissimamente identificate nella opera dello sgombrò. Investono il rione industriale e la città antica da un capo all'altro delle attuali strade del traffico periferico. Interessano, si può dire, il centro urbano nella sua interezza, ed in molti punti, anche al di là della cinta delle mura, fuori cioè del perimetro medioevale.

E' evidente come, in queste condizioni, lo studio di un piano di ricostruzione si identifichi puramente e semplicemente con quello del piano regolatore urbano, e, per quanto si riferisce ai traffici, non possa che conseguire alla soluzione delle comunicazioni periferiche e di transito, da cui dipendono essenzialmente i problemi della viabilità interna. E' per questo che nel progetto redatto dall'ufficio, il piano di ricostruzione è presentato come

piano particolareggiato esecutivo per le zone demolite, nel quadro più ampio di un piano regolatore generale che si deposita con gli elaborati di norma, unicamente al fine di fissare le idee e precisare i criteri fondamentali che hanno presieduto alla riorganizzazione della compagine edilizia della città.

Trovansi agli atti del Comune un pregevolissimo studio dell'Architetto Luigi Piccinato per il riassetto edilizio di Benevento, ricco di tutte quelle indicazioni e ricerche che fanno il substrato di un piano moderno.

Il lavoro di cui sopra ha costituito guida sicura all'opera, specie per quanto si riferisce alla elaborazione del piano di ampliamento che aggiorna in sostanza quello Piccinato alle nuove situazioni create attraverso una decennale e non sempre ordinata attività edilizia pubblica e privata.

Poichè, come abbiamo detto, il piano di ricostruzione della città è parte inscindibile del piano regolatore generale, basterà esaminare brevemente i principali fattori di quest'ultimo per giustificare conseguenzialmente le direttrici dei tracciati delle sistemazioni interne che interessano più da vicino il problema imminente e complesso della ripresa edilizia.

Porremo a questo punto qualche premessa.

" Costruita su di una dorsale collinosa alla confluenza dei fiumi Sabato e Calore, la città è impostata ancora oggi sull'antico "cardo" che la percorre a guisa di spina raccogliendo sui due lati i decumani delle vie secondarie". I quartieri che si vengono a trovare, fuori della cinta muraria, nelle condizioni più favorevoli per un incremento edilizio sono:

- 1) Il quartiere, a carattere industriale, distendentesi nella zona pianeggiante di Pezza Piana;
  - 2) Il quartiere di Porta Rufina con costruzioni prevalentemente popolari, e quello dell'Angelo a carattere residenziale;
- senonchè detti quartieri, in posizione stellate, sono completamente staccati l'uno dall'altro e i traffici si sovrappongono prevalentemente nell'unica arteria del Corso Garibaldi. Infatti il gruppo delle strade a nord del Calore (quella di Ampocasso e la dell'ortore) si allaccia al gruppo delle statali di S. Giorgio e di Napoli, penetrando nel cuore stesso della città antica attraverso l'unico ponte sul Calore,

per deviare al viale dei Rettori o ridiscendere il versante sud, lungo la strettoia di via Gaetano Rummo, verso la strada napoletana. Queste particolari condizioni di interferenze sono aggravate dai bisogni delle comunicazioni fra tre stazioni ferroviarie polarizzate in punti opposti: la stazione centrale F.F.SS., nodo importante di traffico ferroviario alla convergenza delle quattro linee di Napoli, di Campobasso, di Foggia e di Avellino; la stazione di Porta Rufina a sud sulla Avellino-Benevento, ed in fine, ad ovest, la stazione Benevento Appia, posta a capo della linea Benevento-Cancello Napoli che attraversa la ricca Valle Caudina e che, per la brevità del percorso, assorbe per intero il traffico locale viaggiatori diretti a Napoli.

Prima cura, nella redazione del piano regolatore e di ampliamento è stata pertanto quella di sceverare e separare nettamente i traffici esterni da quelli interni, decentrando opportunamente i primi per alleggerire i secondi ed adeguarli alla capienza delle sedi stradali, costruendo altresì, dove possibile, e specie nel vasto campo delle distruzioni, congegni nuovi di traffico riallacciatisi trasversalmente e longitudinalmente, sul più breve percorso alle arterie periferiche di circumvallazione, allo scopo di migliorare la viabilità generale.

I TRAFFICI DI TRANSITO. Così la strada di Campobasso è stata incanalata su di una importante nuova arteria periferica la quale, svolgendosi in primo tratto, con andamento presocchè normale al fabbricato viaggiatori della stazione centrale, scavalca il Calore ad ovest del Santuario delle Grazie per raggiungere direttamente la statale per Napoli e la provinciale per Avellino.

A questa arteria si innestano le maglie di lottizzazione di una vasta plaga pianeggiante, in condizioni favorevoli per futuri sviluppi edilizi, le quali risolvono in concomitanza le comunicazioni dirette fra i diversi scali ferroviari della città. La strada di Foggia è stata incanalata all'incontro su di un'altra nuova arteria che, partendo dalla provinciale per Campobasso scavalca la zona ferroviaria per inserirsi nel viale 25 Luglio, sorpassa successivamente il Calore accanto al ponte ferroviario, sale dolcemente lungo la collina per portarsi infine ad oriente sulle strade di S. Giorgio e di Avellino.

Qui è quanto mai necessario un chiarimento;

di metri, potrebbe sboccare direttamente al piazzale della stazione Centrale per collegarsi senz'altro alla strada di Campobasso.

Pertanto, la deviazione dei traffici esterni verso nord-est sembrerebbe a prima vista, inopportuna, oltre che eccessivamente onerosa. Ma, secondo il parere dell'ufficio, la prima soluzione è senz'altro a scartarsi, più che ad evitare il gravame di costose espropriazioni in una importante zona industriale raccordata e rivalorizzat<sup>esi</sup>, soprattutto per eliminare i pericolosissimi ingorghi nel movimento sul piazzale, che sarebbe impossibile impedire quando si costringesse invece il traffico pesante a lambire il fabbricato viaggiatori per riguadagnare le vie periferiche. La deviazione consente paraltro un più ampio sviluppo delle industrie cittadine, fiorenti ed accreditatissime, servendo sul percorso terreni di ubicazione la più acconcia, sia rispetto ai venti dominanti che alla zona ferroviaria, per essere sfruttati ad uso industriale. Questo vantaggio, in confronto della soluzione in rettilineo, basterebbe di per se stesso a giustificarlo.

Riassumendo, un grande anello periferico, girato strettamente al piede della collina, distribuirà i traffici di transito senza incidere nel comprensorio del centro.

L'AMPLIAMENTO. Sistemati i traffici di transito, i nuovi quartieri risultano già impostati nelle loro linee essenziali. Il quartiere che fa capo alla stazione ferroviaria, delimitato, ad est, dalla nuova circunvallazione, a sud ed a sud-ovest, dal lungo calore Manfredi, conserverà, come si è visto, il suo carattere industriale, arricchendosi del complesso degli impianti sportivi cittadini di cui si prevede la sistemazione definitiva a ridosso dell'arginatura in progetto a sud ovest, lungo la fascia di terreno attualmente soggetta alla inondazione. Per questo quartiere sono previsti un edificio scolastico con palestra, una chiesa ed ampie zone verdi.

Il quartiere di Porta Rufina, che contiene il Palazzo Postale, sarà collegato, al centro, con ampie strade e scale pedonali, con il Viale Principe di Napoli, mediante la nuova arteria di circunvallazione; con la città alta, mediante la statale delle Puglie e nuove strade di piano regolatore. Questo quartiere si estenderà a sud est, sino alla stazione della linea di Avellino, ed al di là del fiume Sabato fino alla strada comunale per S. Leucio del



Sannio. All'estremità, lungo la strada napoletana, ed in vasto territorio pianeggiante, trapuntato di altissimi pini secolari, è stata configurata l'area da riservarsi, secondo la legge, per l'allocatione di nuovi fabbricati che, per particolari ragioni, non fosse possibile ricostruire nel sito delle demolizioni.

Questa cautela assume, per la città di Benevento, il carattere di impellente necessità, da considerarsi e valutarsi in rapporto al problema dei senza tetto ed a quello dei "bassi", comune a tutto il mezzogiorno e risolto qui tragicamente dalla guerra che ha distrutto oltre mille vani terranei abitati da povere famiglie di artigiani, ridotte ormai da due anni nell'angustia di traballanti rifugi di fortuna, in condizioni di vita veramente bestiali.

Il problema dell'alloggio ai sinistrati, che è in primo piano nella politica della ricostruzione, non si risolve favorendo il disordine e l'arbitrio delle scarse iniziative in contrasto ai piani organici del futuro riassetto urbano. Si sa perfettamente, come, nelle condizioni attuali del mercato dei prezzi, l'impiego dei capitali dell'industria edile sia antieconomico, e come, per caso di affitto, diventi addirittura un assurdo per l'impossibilità di collocare gli alloggi alle condizioni di prezzo richieste dagli alti costi di costruzione.

Non può pensarsi che, senza più i bassi, la casa popolare possa trovar posto nella compagine delle costruzioni del centro in successione di tempo. Se pertanto isoliamo la questione generica dei senza tetto da quella particolare di pochissimi proprietari che, agitandola, tendono non altro che a ricostruire la propria abitazione in zone profondamente incise dal piano di ricostruzione, a tutto danno, o dell'Amministrazione civica epropriante, o dei consorzi, obbligati a demolire o trasformare nuove fabbriche nel comparto edilizio che le comprende; se ciò riguardiamo il problema dei senza tetto nella sua vera essenza, ci accorgiamo facilmente che, specie per le classi meno abbienti, esso resta prettamente indipendente nell'attuazione, o meno di un piano di regolazione urbana e come sia solubile soltanto attraverso la graduale realizzazione di un programma costruttivo a sé stante, largamente sorretto dal contributo dello Stato, ed in zone marginali di scarso valore edificatorio.

La questione è stata ampiamente deliberata in un articolo dell'esimio Ing. Pennella, Assessore del Comune, che ha anche indicato, con acume e competenza, i mezzi pratici per risolverla.

Secondo questi concetti ed intendimenti il nuovo rione assume nel piano il carattere e l'entità di una vera e propria città giardino del tipo semintensivo. E' stata fornita di una chiesa, di palestre, mercati, scuola ed asilo, a ridurre al minimo i bisogni di contatto con il centro urbano.

Il quartiere dell'Angelo non ha ancora <sup>ora</sup> che un'unica direttrice nel viale degli Atlantici. Questa strada che nel 1932 fu definitivamente sistemata con criteri modernissimi, dotandola di terrazzamenti fioriti a picco sulla valle della Dormienta, mentre possiede tutte le peculiarità di una ridente passeggiata panoramica, quasi a continuazione dei giardini pubblici, manca di quelle caratteristiche proprie di una strada di traffico e di spina di un quartiere. In considerazione di ciò, nel progetto dell'architetto Piccinato, si proponeva la costruzione di una nuova arteria che, partendo da Piazza Castello e scendendo lentamente fino ad una nuova grande piazza, risale poi, seguendo pressapoco l'andamento della consortile di Oreta Rossa per raccordarsi direttamente con la strada di S. Giorgio; sfruttando così una bella zona pianeggiante con interessantissima soluzione urbanistica che è riportata integralmente nel piano aggiornato. Sulla nuova arteria graviteranno le costruzioni ~~avvixix~~ più intensive mentre il viale degli Atlantici riacquisterà in pieno il suo carattere di via panoramica con costruzioni a ville su di un solo lato. La piazza tracciata dall'Architetto Piccinato veniva dopo poco tempo costruita di fatto insieme al palazzo del Liceo ed a edifici scolastici, ad iniziare la realizzazione di un vero e proprio centro degli studi. La ubicazione ne è certamente la più adatta, essendo la località immediatamente contigua ad importanti edifici pubblici, ma per altro eccentrica rispetto alle strade dei traffici pesanti e suscettibili di essere sistemata felicemente con ampie zone verdi. Per questo, nel nuovo progetto, è previsto che possono trovare qui sede definitiva anche altre scuole come l'Istituto Tecnico, l'Istituto Commerciale ed il Convitto Nazionale.

I TRAFFICI INTERNI. La situazione dei traffici interni al settembre 1943 era la seguente. Come per i ~~traffici~~ transiti, tutto il movimento cittadino si svolgeva lungo la sola arteria centrale, il Corso Garibaldi, alla quale fanno capo quattro quartieri; il quartiere industriale di Pezza Piana a nord, il quartiere dell'Angelo ad est, il quartiere di Porta Rufina a sud la zona di S. Lorenzo ad ovest. Questi quartieri difettavano di comunicazioni dirette fra loro. Le comunicazioni con il centro erano peraltro assolutamente insufficienti sia per il quartiere di Porta Rufina che per il quartiere di S. Lorenzo, pessimamente serviti dalla trasversale di Via Gaetano Rummo e da via della Grazie rispettivamente.

Dopo l'ampliamento della longitudinale di Corso Garibaldi effettuati nell'ottocento sul tratto Piazza IV Novembre- Piazza Duomo, sono stati sempre ed insistentemente agitati il problema dell'allargamento della strettoia di via Gaetano Rummo, il problema del prolungamento del Corso Garibaldi fino al Santuario delle Grazie e quello dello sventramento al margine di via Posillipo ai fini della chiusura dell'anello delle circumvallazioni giranti lungo la cintura della città medioevale a monte del Ponte Vanvitelliano. L'operazione, costosissima per l'importanza delle espropriazioni occorrenti, sarebbe stata irrealizzabile in condizioni ordinarie. Ma la guerra ha successivamente sconvolto in profondità la rete viaria interna con i fabbricati adiacenti. Le devastazioni del rione S. Modesto e del Rione Bagni hanno riportato la questione dei traffici alla più viva attualità rendendola, per giunta, risolvibile senza alcuna pregiudiziale o restrizione.

Il braccio Ponte Vanvitelli- Viale S. Lorenzo è stata subito attuato dopo l'occupazione alleata con la costruzione embrionale di un'ampia strada lungo Calore che segue appunto l'andamento di via Posillipo. Così che non resta in discussione che la trasversale ed il prolungamento della spina longitudinale di Corso Garibaldi.

Per la prima, nel piano Piccinato, deviandosi l'ostacolo delle grosse demolizioni, si proponeva di sviluppare una nuova strada che, partendo da Piazza Crispi, di fronte allo spigolo dell'Episcopo, scendesse a mezza costa fra le casette

di via Rummo e l'Abside di S. Modesto pervenire in via Colunnetta dopo avere attraversato l'orto annesso al convento delle Ursoline; per la seconda; agendosi con eguale criterio, se ne limitava il prolungamento al breve tratto Piazza Duomo Piazza Cardinal Pacca, portandosi quindi il picconex nella poverissima zona adiacente alla Badia di S. Pietro per far posto ad un nuovo tronco stradale che, sboccando nella piazza di S. Filippo e seguendo quindi il fianco della chiesa omonima, avrebbe raggiunto direttamente fuori la città verso ovest la stazione Benevento-Appia. Provvedimenti, questi, senza dubbio risolutivi in linea tecnica, urbanisticamente inappuntabili e del tutto aderenti alle primitive situazioni dei luoghi ed alle scarse possibilità del bilancio comunale. L'accertargli però ha ancora oggi, sic et simpliciter, nel piano di ricostruzione non basterebbe ad evitare gli ulteriori danni ai privati di un ampliamento di via Gaetano Rummo nonché dell'ultimo tratto di Corso Garibaldi. Questi ampliamenti sono ormai preordinati dal fatto e dalla legge. La città di Benevento è compresa nell'elenco delle zone sismiche di seconda categoria, e pertanto è vincolata al rispetto di tutte le disposizioni del R.D. 22.II.1937 N. 2105, il quale prevede, fra l'altro, per le pubbliche strade, una larghezza non inferiore a m. 10. Non essendo consentita quindi la ricostruzione degli edifici al margine delle vecchie strade, era ben naturale che, di queste, si rivedessero ed aggiornassero i percorsi, sia sotto l'aspetto urbanistico ed estetico che delle comunicazioni in generale. Per la sistemazione definitiva della longitudinale si è proposto, nel piano, di prolungare la dorsale di Corso Garibaldi, per un primo tratto, nella direzione stessa di quello immediatamente a monte di Piazza Duomo fino a Piazza Cardinal Pacca, deviando quindi il rettilineo verso il Santuario, con asse pressochè normale alla fronte della chiesa ed intersecatene la proiezione in mezzogiorno. Si è però ugualmente adottato il tronco Piccinato Badia S. Pietro - S. Filippo - Stazione dell'Appia onde rendere più spedite le comunicazioni con questa stazione e con la zona del Teatro Romano.

Quanto alla trasversale, è da osservarsi come l'ampliamento di via Gaetano Rummo non sarebbe di per sè stesso sufficiente ad assicurare la migliore sistemazione delle comunicazioni

nord-Sud, costringendosi il traffico diretto alla strada per Napoli ed attraversare pur sempre la Piazza del Mercato e lambire successivamente il Palazzo Postale.-Per integrare razionalmente il provvedimento, sfruttandosi la nuova condizione dei luoghi creatasi con le demolizioni nel rione di S. Modesto, si è tracciata una nuova arteria che, partendo da Piazza Orsini e guadagnando con ampia curva le adiacenze delle mura Longobarde, raggiunge la zona del Teatro in asse al Monumento per proseguire verso lo sbocco sulla circumvallazione per Napoli in prolungamento di via Carlo Torre.-Quest'ultima strada, opportunamente prolungata, potrebbe costituire da sola un'ottima via di comunicazione del centro con la periferia.-Ma, pur con ampliamento non sarebbe in condizioni mai di sopportare un traffico denso di mezzi moderni, e, per la pendenza (14%) e per la necessità di mantenere in sito l'Arco detto del Sacramento, avanzo di una porta Romana, o piuttosto di un Arco trionfale, che porta di conseguenza all'adozione di una carreggiata insufficiente limitata alla larghezza dell'antico decumano.-

LA RICOSSERUZIONE NELLA CITTÀ VECCHIA.-Definite e sistemate le direttrici essenziali dello schema dei traffici, si sono tracciate le maglie della rete viaria minore, nelle zone gravemente colpite, senza tener gran conto di quella preesistente, ma unicamente della necessità di una riottizzazione a largo respiro, adeguandosi le larghezze stradali alle esigenze della legge e del piano edilizio, ed al piano quotato nei vari comprensori, agli aggiornati bisogni delle comunicazioni locali.-Questi criteri trovano in loro naturale svolgimento sempre nelle condizioni speciali creatasi, con la guerra, nella città bassa.-Qui l'ambiente architettonico è stato completamente distrutto.-Non restano che poche casette riattate con sistemi spiccioli, sparse qua e là nel campo immenso delle macerie.-Non più altro che ruderi scheletrici di fabbriche in dissoluzione.-

I palazzetti, le suggestive case medioevali ricche di frammenti di architettura classica, le logge minuscole e fidei, gli archi volti arditi a cavallo delle rivide viuzze, le trifore occhieggianti sulla grandità delle murature quadrate; tutto un mondo prezioso di architettura minore travolto con la disionomia particolarissima impressa alla città dai secoli

e dalla storia. Volere rifare, riprodurre l'antico, sarebbe opera inefficace ed artificiosa come anche assurda dal punto di vista igienico e dalle leggi in vigore. Nè varrebbe, a salvare ancora il salvabile del patrimonio edilizio privato, il seguire pedissequamente, negli ampliamenti stradali, i percorsi tortuosi delle vecchie arterie dei traffici locali, essendo indubbio che le fondazioni degli edifici preesistenti debbano essere pur sempre abbandonati o che lo richiedano le occupazioni per allargamenti stradali e di spazi di isolamento, o che lo richiedano le condizioni stesse delle fabbriche in sito le quali, si badi, vanno risguardate nelle costruzioni, alla precisa stregua delle leggi antisismiche, o che lo richiedano infine necessità distributive interne nel lotto edificatorio.

Il rifacimento delle fondazioni non sarà comunque una passività, rendendo possibile il massimo sfruttamento di aree preziose, di altissimo valore edilizio, e, per altro, la inserzione nei vari comparti di tutti gli interessi della zona per la ricostruzione, integra e totalitaria, delle proprietà distrutte.

Dopo aver assodato questo punto, importante, ci fermeremo brevemente su alcune particolari sistemazioni.

a) zona compresa fra via Dogana, Corso Garibaldi, Corso Vittorio Emanuele e Viale dei Rettori. Terreno difficile, alle propaggini settentrionali della collina che sopporta la città. Precipita a picco sull'ultimo tratto di via Porta Gloriosa e lungo il viale dei Rettori. Quest'ultima strada, a mezza costa, è stata gravemente colpita dai bombardamenti sul percorso fra il Ponte Calore e l'imboccatura di Via Dogana, con danni enormi ad importanti opere accessorie come il muraglione a contrafforti lungo il fiume e quelle di sostegno della scarpata a monte. Nella ricostruzione dell'arteria, che è in atto, si è variato pianometricamente l'andamento dell'asse stradale secondo le indicazioni delle tavole, adottandosi per altro unica livellatura sia per la buona estetica del nuovo muraglione che per ridurre convenientemente le pendenze lungo la nuova traversa di Piano Regolatore che si sostituirà a via Porta Gloriosa.

A completamento delle sistemazioni a nord il piano prevede la riedificazione dell'altro muro di sostegno

superiore alla sede stradale, con conveniente arretramento della linea dei nuovi fabbricati da costruirsi al margine del terrazzamento. Questa provvidenza, consigliata da elementari ragioni urbanistiche, farà posto ad una bella strada con zone verde a ridosso dal muro, raccordantesi, tramite una rampa pensile, a via Porta Gloriosa. La ricostruzione è ampiamente chiarita dalle tavole. Ed è appena utile notare la necessità di impedire che gravità sul muro un unico edificio troppo lungo rispetto all'altezza massima che potrebbe essere consentita da un razionale ed ambientato riassetto architettonico generale.

b) Zona compresa fra Via del Sacramento, Corso Garibaldi, Piazza Cardinal Pacca. Si ritiene, secondo studi sommari eseguiti sopralluogo dalla soprintendenza ai Monumenti della Campania, che gli sgombri delle macerie nelle adiacenze del Duomo, possano mettere in luce un'altra vasta zona di interesse archeologico.

Il che imporrebbe di conseguenza il divieto delle ricostruzioni in situ. Per il momento, non essendosi, di questa zona, identificati nei limiti né l'importanza, in quanto i lavori di sgombero sono tuttora in corso e la soprintendenza non ha stanziato alcun fondo per ulteriori ricerche in profondità, si è proceduto alla rilottizzazione con il presupposto che possano non essere sottratti al mercato edilizio altri suoli edificatori nel cuore della città come è già avvenuto per la zona delle Terme. Salvo ad introdurre in prosieguo nel piano le eventuali, opportune varianti che fossero imposte da nuove speciali situazioni, perfettamente previste, del resto, in questi casi eccezionali, dalla legge.

c) Zona del Teatro Romano. È opinione corrente, quanto mai giusta, che non sia sempre utile isolare di troppo i monumenti con vaste demolizioni, scompaginando quartieri che, ~~condannando a morte~~ ~~opportuno~~ in molti casi, per rude contrasto architettonico e strutturale, formano la cornice più opportuna a mettere in valore l'opera d'arte. Basterebbe in queste condizioni girare, con precedenza ed accorgimento, nell'ambiente edilizio contiguo, per darle, ove se ne presentasse la necessità, maggiore rilievo e respiro.

Ciò premesso vediamo a quale risultato si perverrebbe, per la zona del teatro di Benevento con procedimenti di quest'ultimo genere ammesso che in certo modo convenissero alla speciale situazione urbanistica che ci interessa. Si tratta qui, per lo più

di māsere casette, di già in qualche punto demolite dalla guerra, che circondano in gran disordine l'edificio, nella poca area compresa fra il largo Verrusio, Via Carlo Torre e via Port'Arsa.

Pur limitandosi lo spazio di isolamento del Teatro ad una larghezza di non oltre venti metri, non si riuscirebbe a sottrarre l'intero nucleo edilizio alla demolizione, quando si volesse nel contempo ampliare la sede stradale di via Torre per allacciare, secondo le plausibili proposte del progetto, i traffici interni, alle circunvallazioni sul lato meridionale. A meno che non si pensasse di attuare, entro la superficie residua, rabberciamenti, trasformazioni e ricostruzioni, col presipuo scopo di riprodurre o consolidare l'attuale barriera muraria alle visuali prospettiche principali sul Teatro. Il che è da considerarsi assurdo. Giustificata così la sistemazione contemplata nel piano per la parte che più incide nella economia generale dell'opera, resta solo a domandarsi se sia il caso o meno di procedere oltre nei tagli arretrando i fabbricati in sinistra di via Carlo Torre. Essendo evidente ed elementare che si ~~sterzi~~ sterzi nel comprensorio delle demolizioni fino al margine di Via Torre per pretendere opportunamente nelle circostanze il piano degli ambulacri che trovansi a quota inferiore, da tre a cinque metri, a quelle della predetta strada, sarà del pari indubbiissimo che si provveda per un accesso decoroso al monumento sul prospetto principale. E poichè la larghezza dello interspazio fra il Teatro e la linea dei fabbricati in sinistra di via Torre, misurata sul prolungamento dell'asse minore del Teatro stesso, è di appena 55 metri, così la necessità dell'arretramento resta legato quasi del tutto al tipo di accesso da adottare. Si tratterà in sostanza di scegliere fra una scala manorea od un piazzale inclinato che sembrerebbe meglio risolvere, architettonicamente, i dislivelli, col vantaggio aggiuntivo di consentire al piano, del Teatro, il traffico dei veicoli oltre che quello pedonale. Il problema non è dei più semplici nè abbiamo la pretesa di averlo degnamente risolto. Ma la sistemazione della zona del Teatro Romano resta in gran parte fuori dei limiti del piano di ricostruzione e non è quindi immediatamente vincolativa per le proprietà interessate. Il nostro compito per l'oggetto ed il dovere di tutti i cittadini è, pur tuttavia, molto importante non pregiudicare



il futuro con restrizioni di pensiero. Allorché la società moderna avrà saputo perfezionare " quell'organismo tipico della nuova civiltà che è l'abitazione collettiva di tipo popolare, organizzando il popolo in edifici appropriati che lo traggano finalmente dalle luride abitazioni dove è costretto a vivere da secoli, per assicurargli quel minimo di bene che è alla base del diritto umano"; quando cioè il risanamento urbano potrà essere facilitato, dal punto di vista economico e politico, dalla opera della riedificazione e dai progressi di un vasto decongestionamento, le idee embrionali si aggiorneranno e si miglioreranno per trasformarsi in sostanza viva, e ben si troverà la via giusta e definitiva anche per questa sistemazione, e la più aderente, se non altro, all'interesse turistico della città.

d) La zona dell'Arco di Traiano. L'allargiamento della vira dell'Arco di Traiano è ormai un fatto compiuto. Per il riassetto della zona, di piano ricalca le linee di un antico progetto aggiornato con opportuni diramamenti nella compagine edilizia immediatamente contigua all'arco trionfale, la quale è stata gravemente danneggiata dalle incursioni aeree.

e) Piazza Duomo. È il cuore della città ed il centro degli affari. Negli edifici preesistenti, alcuni, sono stati gravemente danneggiati gli altri distrutti insieme alla cattedrale, di cui non rimane che il campanile e la monumentale facciata del 12° secolo, pur essa danneggiata ma restaurabile. Le famosissime porte di bronzo di Oderisio Berardo sono state fortunatamente recuperate. Nel piano, si è mantenuto alla strada il carattere di " largo". Vincoli essenziali imposti alla ricostruzione, i seguenti:

- 1°) Arretramento di metri 4,50 degli edifici prospicienti al Duomo; allo scopo di eliminare i pericoli della brusca svolta all'incrocio fra Corso Garibaldi e Corso Vittorio Emanuele e dare maggiore risalto e respiro al monumento;
- 2°) Composizione architettonica unitaria, che tenga conto dell'ambiente, per gli isolati, da riedificarsi, se pure gradualmente su piani organici consortizi. Altezza media metri 10. Architettura quindi limpida, semplice, diremo quasi rispettosa ispirata sempre al criterio unico di

dare risalto all'opera d'arte.-

Pensavamo che non si potesse richiedere di meno per un riordinamento edilizio in condizioni così particolari.-Ma gli interessi qui sono ingenti ed il risentimento degli interessati a mantenere lo stato quo ante, molto giustificato, se non ne è giustificata l'asprezza.-

Qualcuno dice che potrebbe limitarsi l'arretramento entro più breve lunghezza, per risolvere una giusta questione pratica di traffico senza altre pretese; altri dice che i prospetti delle vecchie fabbriche a contatto nel medesimo nucleo edilizio, se pur frammentari e con marca piani a diverse altezze erano tuttavia di per se stessi, decorosi e potrebbero pertanto riprodursi senza inconvenienti.-Sarebbe questa una questione transigibile, anche se non fosse indissolubilmente collegata ai gravi problemi della terza dimensione che sono opportunamente indicati nei piani di ricostruzione, espressamente richiesti dalla legge n° 3 - 45 n° 154 che li rende obbligatori per le Città colpite dalla guerra, non possono essere considerati come materia per astrazioni tecniche e sperimentali.- E l'edilizia privata non è un fatto di un piano autonomo indipendente.- "Attraverso i piani regolatori l'urbanistica viene ad innestarsi necessariamente nell'edilizia privata, determinandone luoghi e forme in rapporto ad esigenze pubbliche, igieniche e sociali.-

Così l'edilizia privata, quando la città, s'innesta nella pubblica edilizia, nell'urbanistica".- Il piano di costruzione traccerà le nuove strade, gli ampliamenti, le sistemazioni, nelle aeree spianate dalla guerra, ma rielotizzerà puranco con nuovi e più ampi criteri, allo scopo di ridurre intricate servitù preesistenti a quelle fondamentali del moderno condominio, ed il delirio degli angusti spazi di isolamento, alla corte; comune, ampia, possibilmente aperta ventilata e ricircolata.-

Consorzierà infine gli interessi per perseguire e raggiungere finalità di diritto collettivo.-se tutto questo è giusto che si faccia, come sarebbe possibile autorizzare il singolo proprietario che ha conservato integra la propria area nel piano, a ricostruire senza pregiudicare nel contempo gli interessi di tutti gli altri del comparto, o pretende che si faccia costruire abbandonando la determinazione del modo di costruire all'ingombro del fatto individuale? Gli errori, in architettura, durano e son vergogne cittadine che non si cancellano e non si perdonano facilmente.-

Abbiamo esposto per sommi capi i concetti che ci hanno guidati nella

elaborazione del piano di ricostruzione per la città di Benevento.-

Ma i tracciati non bastano.- Eliminatene le inevitabili manchevolezze e lacune, appianati gli eventuali contrasti di idee, i tracciati restano pur sempre non altro che una condizione od un presupposto alla ricostruzione.-

Tutti i cittadini, in assoluta concordia, debbono profondere cuore, iniziativa e specialmente sacrifici per ridare la città integra e più bella al suo popolo.- Impoverita per avverse fortune belliche, devastata dagli incendi e dai saccheggi, la ritrovarono nel 571 i Longobardi,- Ma essa rifiorì ben presto, per virtù della sua gente, e si accrebbe di nuovo splendore.- In più salde mura riedificò, moltiplicò le case, i templi, le badie, i ortili.-

Con questo auspicio, affinto alla nostra storia viva e indistruttibile, rassegnamo alla città il nostro modesto lavoro, portato a termine con cura minuziosa e grande amore se non con pari competenza.-

INGEGNERE CESPI

