

1-45

PIANO DI RICOSTRUZIONE DI CASSINO

RELAZIONE

PREMESSE -

Il piano di ricostruzione è stato uniformato alla direttiva già prestabilita di non ricostruire il vecchio abitato di Cassino nella sua antica sede, allo scopo di lasciare le sue rovine non solo a ricordo della grande battaglia, ma a simbolo generale delle distruzioni di tanti paesi e città nelle quali le tracce della guerra saranno nel futuro cancellate dall'opera di ricostruzione.

Lo spostamento dell'abitato di Cassino appare inoltre opportuno per le numerose sorgive esistenti entro il vecchio perimetro, e per il fatto che la località, addossata al monte, è priva di isolazione nelle ore pomeridiane ed è esposta completamente al vento di tramontana proveniente dalle Mainarde attraverso la Valle del Rapido.

La zona prescelta per l'ampliamento è la pianura contigua al vecchio abitato, delimitata dall'alveo del Vilneo e dalla ferrovia. Per quanto la zona, per la sua stessa contiguità alla vecchia città, fosse stata già prescelta come la più corrispondente alla tendenza spontanea della fabbricazione, i progettisti hanno creduto doveroso prendere in accurato esame le condizioni igieniche della località e porsi il problema dell'eventuale convenienza di uno spostamento a distanza dell'abitato.

Le numerose buche aperte dalle bombe e dalle granate, piene d'acqua fino a pochi centimetri dal piano di campagna, gli allagamenti in prossimità della ferrovia, la molteplicità e irregolarità dei corsi d'acqua, costituivano il complesso quadro delle condizioni idriche. A questo deve aggiungersi l'esposizione della zona al vento di tramontana suddetto. I progettisti hanno inteso la necessità di interpellare tecnici specialisti del Provveditorato, i quali da un esame sommario,

hanno in un primo tempo formulato le seguenti deduzioni:

- 1) Il fiume Vilneo per essere pensile avrebbe sempre offerto pericolo di straripamenti per il fatto che un argine non costituirebbe mai una difesa sicura in senso assoluto.
- 2) Regolato che fosse il regime idrico generale e riempite le buche, il livello delle acque sarebbe rimasto molto superficiale data l'opinione dei tecnici che l'acqua delle buche fosse in gran parte acqua freatica.

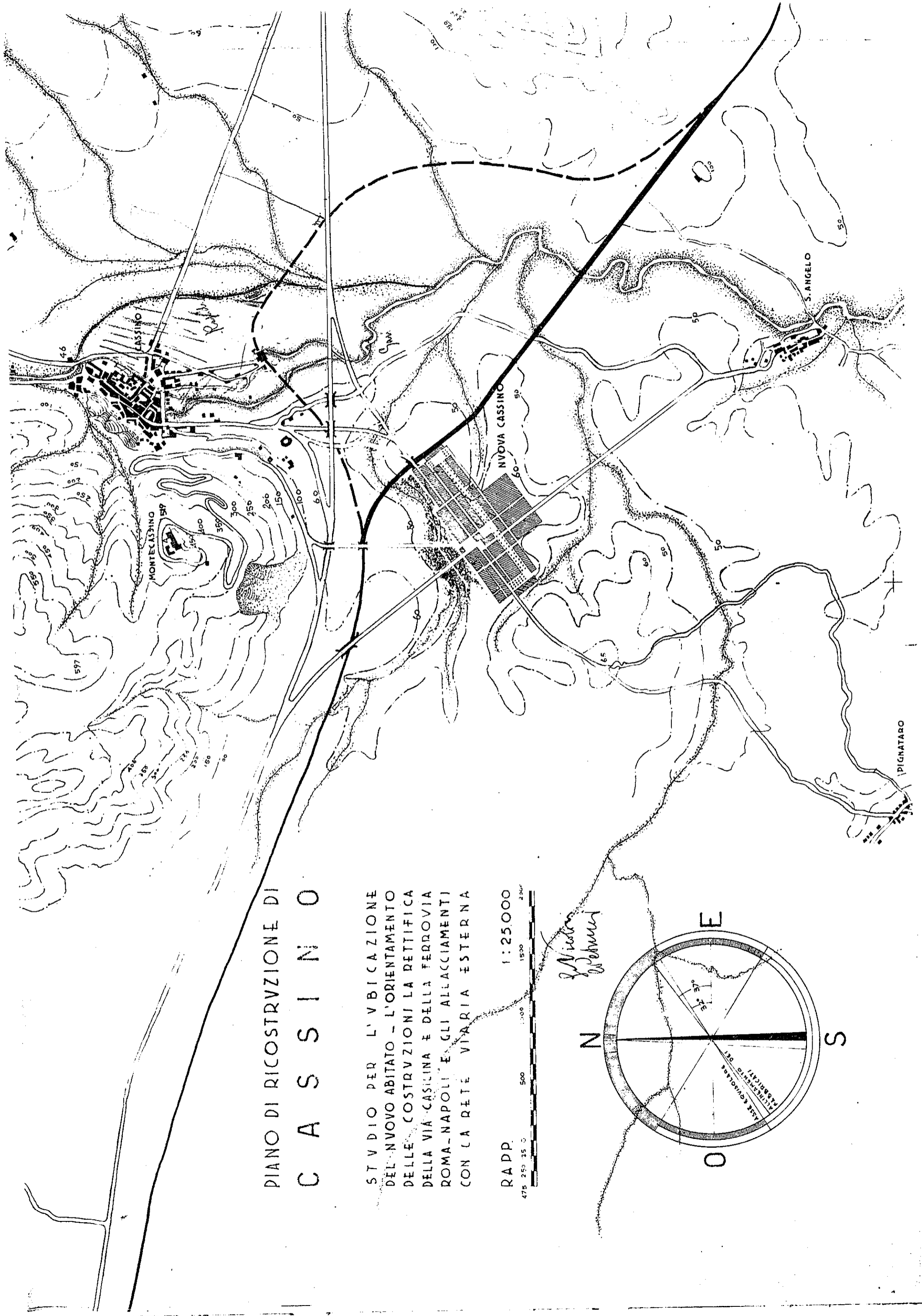
Da tutto ciò conseguiva che con la sistemazione idrica e col riempimento delle buche si sarebbe con certezza rimosso ogni pericolo di malaria, ma non tutti gli inconvenienti di ordine igienico e le difficoltà di smaltimento delle acque di fognatura conseguenti dalla superficialità delle acque freatiche; e nemmeno in senso assoluto l'eventualità, sia pure lontana, di allagamenti come conseguenza della pensilità del Vilneo.

In seguito a queste circostanze e anche per un doveroso riguardo a S.E. l'Abate di Montecassino, nettamente contrario alla ricostruzione di Cassino entro l'alveo del Vilneo, i progettisti hanno preso in esame la possibilità di spostare l'abitato di Cassino al di là della ferrovia Roma-Napoli, su di un pianoro circa 20 m. più elevato della pianura suddetta, a mezzogiorno di Monte Cassino e quindi senza limiti di insolazione.

La planimetria allegata alla relazione mostra la località prescelta, una indicazione sommaria della configurazione dell'abitato e in particolare il suo orientamento secondo l'asse equisolare che coincide quasi con l'attuale andamento della via principale per Pignataro. Da detta località si sarebbe avuta una ampia visuale dell'Abbazia e di tutti i monti circostanti (gruppo delle Mainarde, Monte Trocchio ecc.).

Nella planimetria sono altresì indicate le deviazioni sia della ferrovia che della Casilina, costituenti entrambi un sensibilissimo accorciamento dei percorsi.

Ma la proposta dello spostamento dell'abitato in

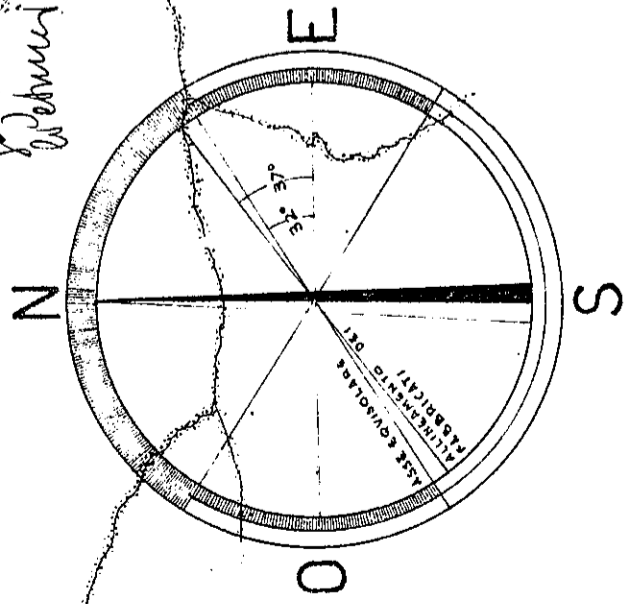


PIANO DI RICOSTRUZIONE DI
C A S S I N O

STUDIO PER L'UBICAZIONE
DEL NUOVO ABITATO - L'ORIENTAMENTO
DELLE COSTRUZIONI LA RETTIFICA
DELLA VIA CASILINA E DELLA FERROVIA
ROMA-NAPOLI E GLI ALLACCIAMENTI
CON LA RETE VIARIA ESTERNA

RAPP. 1:25.000

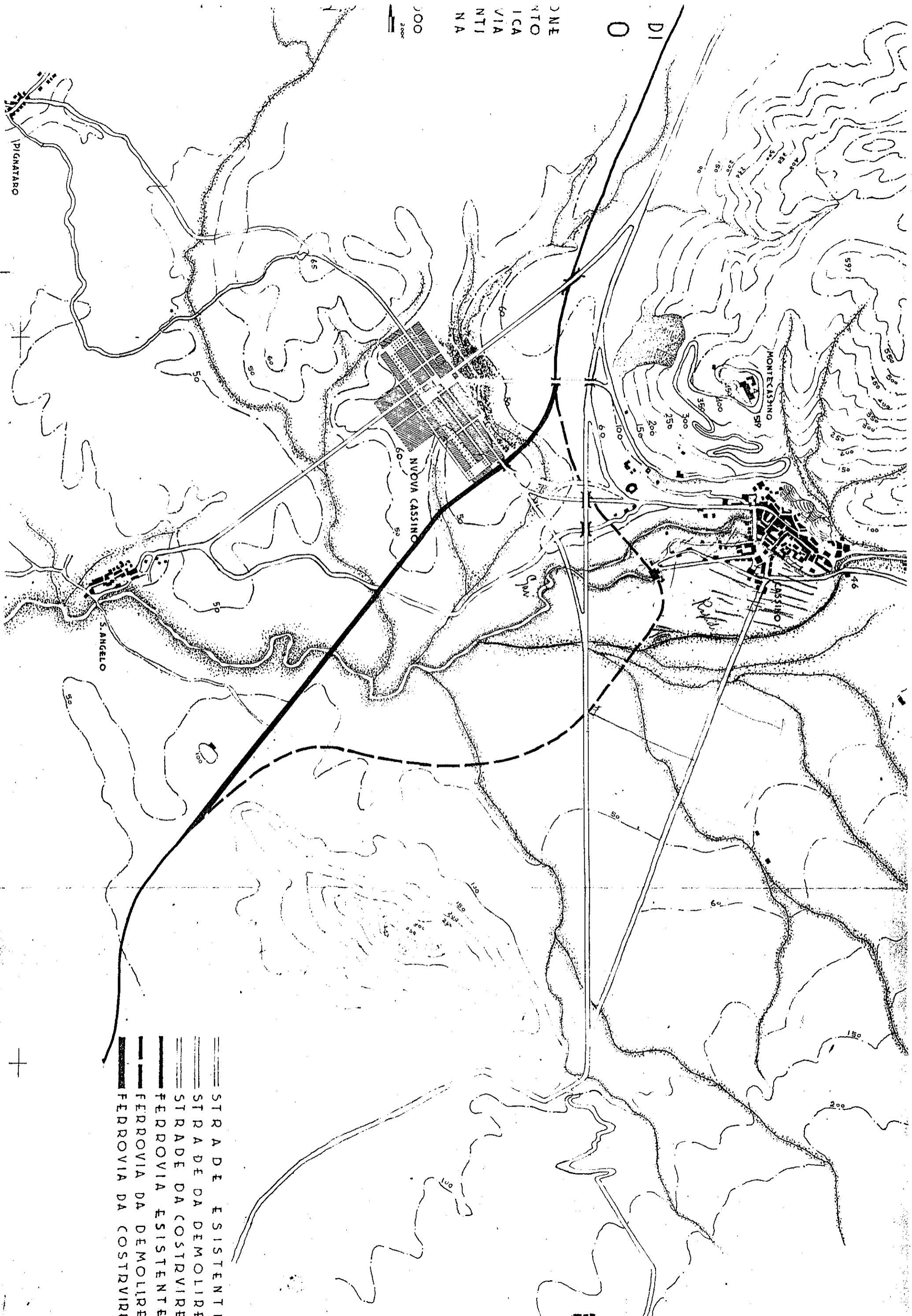
*Adriano
Fubini*



ONE
NTO
ICA
VIA
NTI
NA

100
200

DI
O



- ==== STRADE ESISTENTI
- ==== STRADE DA DEMOLIRE
- ==== STRADE DA COSTRUIRE
- ==== FERROVIA ESISTENTE
- ==== FERROVIA DA DEMOLIRE
- ==== FERROVIA DA COSTRUIRE



località lontana, ha trovato la ferma e irriducibile opposizione del Sindaco e dei rappresentanti della popolazione.

Le superiori autorità hanno in conseguenza disposto che i tecnici idraulici del Provveditorato riprendessero in esame le condizioni idriche della pianura delimitata dal Vilneo e dalla ferrovia, allo scopo di accertare se esistessero possibilità per rimuovere in modo definitivo gli inconvenienti prospettati.

E' conseguentemente emersa la possibilità di abbassare il letto del fiume mediante opere di dragaggio e mediante sistemazioni a monte che impediscano il trasporto di materiale e il suo deposito a valle.

Circa lo smaltimento delle acque di fognatura è stata ammessa come accettabile anche l'eventualità di un impianto di sollevamento, ma nel contempo è stato osservato che con particolari cautele si sarebbe anche potuto conseguire un deflusso naturale.

In conseguenza di quanto sopra è stato stabilito di non contrastare le opinioni della popolazione di Cassino di ricostruire la loro Città in prossimità delle rovine, ed è stato ordinato ai progettisti di collocare il nuovo abitato nella zona già precedentemente prescelta.

I progettisti peraltro, nel prendere atto di tale direttiva, hanno posto in evidenza la necessità che appena fossero ultimati gli studi planimetrici del piano di ricostruzione si eseguisse uno studio accurato della fognatura allo scopo di subordinare le quote delle strade e dei fabbricati alla condizione del deflusso naturale delle fognature; e che fosse conveniente accettare l'aggravio finanziario derivante da una maggiorazione delle quote stradali, dei terreni liberi e dei fabbricati, nella finalità di aumentare la profondità della falda freatica e migliorare conseguentemente le condizioni igieniche dell'abitato.

DIRETTIVE GENERALI DELLA FABBRICAZIONE -

Stabilite queste premesse, è indubbio che la località prescelta, indipendentemente dalle condizioni idriche, è quella in cui più spontaneamente tende a polarizzarsi l'edilizia. Sarebbe stata infatti la zona più spontanea dell'ampliamento futuro ove Cassino non fosse stata distrutta. Di fatto un ampliamento si era già delineato nella zona, determinato da due attrattive: la via Casilina e la stazione.

Delle due attrattive si è deciso di secondare quella lungo la direttrice della Casilina, e di ostacolare l'altra verso la stazione, sia per la depressione del terreno verso la ferrovia, sia per una ragione generale di protezione antiaerea che rende in ogni caso consigliabile di stabilire una congrua distanza tra ferrovia e abitati.

Tra il nuovo abitato e le rovine è stata lasciata una zona di distacco sistemata a verde.

VIABILITA' -

Per tutta la lunghezza del nuovo abitato nel senso est ovest, è stata modificata la direzione della Via Casilina in maniera da portare il suo asse a collimare con la visuale dell'Abbazia.

È stato mantenuto il rettilineo provinciale stazione ferroviaria per quasi tutta la lunghezza, nonché la strada provinciale Sferracavalli (allargata nell'ultimo tratto), la strada Comunale Formella e la strada comunale del Rapido anch'essa allargata.

Questi vecchi tronchi sono stati inseriti nella configurazione generale viaria come parte integrante ed essenziale di essa.

TRAFFICO DI PASSAGGIO -

Le direttive principali del traffico regionale,

sono due: una approssimativamente nel senso est-ovest, è costituita dalla via nazionale Roma-Napoli; l'altra, approssimativamente nel senso nord-sud costituita dalla via che congiunge i paesi dell'alta valle del Rapido con Pignataro-Formia. Questa croce è stata mantenuta e si è procurato che il traffico relativo contribuisca ad alimentare la vita di Cassino, ma con le cautele necessarie per assicurare un deflusso periferico, rispetto all'abitato, del traffico celere e di quello pesante di passaggio.

Queste cautele sono state prese in misura più accentuata per la direttiva più importante delle due: quella Roma-Napoli. E' stata a questo scopo aperta una nuova arteria che accorcia enormemente l'attuale percorso conformato ad angolo retto di cui essa costituisce l'ipotenusa. Il provvedimento si riconduce ad un criterio ormai sistematicamente adottato dal quale scaturirà un sensibile vantaggio per i traffici automobilistici non più costretti all'attraversamento di tutti i paesi.

La via lambisce la piazza della stazione e resta distanziata dall'abitato, attraversando la grande zona vincolata a non costruzione che separa la ferrovia dalla città.

Il traffico Atina-Roma o Atina-Pignataro è convogliato lungo la Via Sferracavalli e la strada comunale del Rapido che attualmente separa il nuovo abitato dalle rovine: l'innesto di essa con l'attuale Via Casilina è agevolato dall'andamento obliquo del raccordo.

TRAFFICO DI PENETRAZIONE -

E' costituito anch'esso da due direttive pressochè ortogonali fra loro. Una è costituita dalla via est ovest già descritta e che sostituisce l'attuale allineamento della Casilina: essa si innesta in curva col ponte sul Vilneo e, percorrendo tutta la nuova città, fa capo al tratto nord sud della Casilina esattamente all'imbocco della via per l'Abbazia.

L'altra è costituita da una nuova via di accesso dalla Stazione, tracciata ortogonalmente alla prima, che conduce al centro della nuova città.

Ad essa si innesta con un leggero sfalsamento l'attuale provinciale Sferracavalli che fa capo al ponte per Atina.

Il traffico da e per Roma potrà essere convogliato per la nuova via della stazione e di qui per la deviazione esterna della Via Casilina.

Data la obliquità di questa via, il percorso è sensibilmente accorciato rispetto a quello costituito dalla nuova via est ovest e dal tratto esistente nord-sud della Casilina; percorso che a sua volta è minore dell'attuale.

L'andamento dell'attuale rettilineo della stazione ha determinato un incurvamento della trama viaria nel settore sud-ovest del piano; di tale incurvamento si è approfittato per innestare agevolmente il traffico di Atina sulla Casilina ed anche per costituire una via di penetrazione dalla Casilina più raccorciata di quella sopra descritta.

COMPOSIZIONE EDILIZIA -

Tutta la concezione edilizia è nata in armonia col sistema viario sopra descritto.

La città è come tagliata in due da un'ampia zona rettangolare estendentesi nel senso est-ovest e nella quale sono collocati i vari edifici pubblici, disposti in modo da frazionare l'area della zona in tanti spazi armonici e tra loro coordinati in una unità estetica ed edilizia.

Questo sistema di spazi è disposto, rispetto alle vie di movimento, in modo che il traffico porti animazione e vita in essi senza turbarne il carattere di trattenimento.

La via principale nel senso est-ovest percorre la zona per tutta la sua lunghezza, ma lungo il margine di essa, lasciando liberi dalla corrente del traffico tutti gli spazi. La via di accesso alla stazione fa ca-

po ad una piazzetta in cui si snoda il traffico nord-sud nettamente distinta ma contigua alla piazza ove si affaccia il Comune ed il teatro.

EDIFICI PUBBLICI E DI USO PUBBLICO -

In generale è stata prevista una capienza per gli edifici pubblici da consentire l'installazione degli Uffici adeguati nella ~~previsione~~ *verisimilitudine* che Cassino sia elevata a capoluogo di provincia.

Nel loro complesso gli edifici pubblici previsti sono i seguenti:

Uffici Governativi: Ufficio Registro - Catasto - Genio Civile - Ispettorato di Agricoltura - Camera di Commercio - Poste, Telegrafi e Telefoni - Uffici di Pubblica Sicurezza.

(1)

Previsioni per il futuro:

Prefettura - Intendenza di Finanza - Questura - Amm.ne Provinciale - Provveditorato agli Studi - Distretto Militare - Comando Gruppo CC.RR.

Municipio (2)

(3) Uffici Giudiziari: Tribunale - Corte di Assise - Pretura - Archivio Notarile

Liceo Ginnasio

Scuola e Ist. Teen.: Avviamento al lavoro, scuole elementari miste e asili d'infanzia.

Albergo

Banca d'Italia

Istituti Assicurat.: INAI - INFAIL - IPS e O.N.M.I.

3 Chiese parrocchiali:

In seguito alle direttive impartite da S.E. l'Abate di Montecassino, oltre alla Sede Abbaziale (Cattedrale) che fungerà anch'essa da

parrocchia, saranno parrocchie la chiesa prevista nel quartiere Nord, e la vecchia chiesa di S. Antonio che sarà la parrocchia di S. Andrea. La parrocchia di S. Pietro dovrà essere trasferita, in una nuova chiesa da costruire tra le località di Solfegna e di Polcava.

Nella nuova chiesa prevista nel quartiere meridionale saranno sistemate le Suore Benedettine. L'orfanatrofio femminile delle Suore Stimatine sarà sistemato nell'edificio provvisoriamente destinato al tribunale, con l'annessa chiesa da ricostruire.

La Sede Abbaziale

Teatro cinematografo

Monumento commemorativo

Caserma dei carabinieri

Caserma delle guardie di Finanza

Carcere giudiziario

Mattatoio

Campo della fiera

Campo sportivo

Orfanatrofio

Stazione telefoni

Ospedale

Collegio Nazionale

Stazione ferroviaria.

L'edificio del Comune, il teatro ed un altro edificio della massa alta e stretta inquadrano una piazza dalla quale, attraverso un sottopassaggio praticato nell'edificio del teatro, si apre la vista di un vasto spazio delimitato da due quinte di verde che fa capo alla chiesa cattedrale. In questo spazio si affacciano tre edifici dalle masse identiche e che si prevedono di ar-

chitettura unitaria. Uno di essi è previsto come albergo; gli altri per destinazione ad uffici.

Essi sono conformati in modo da lasciare cortili ad U aperti verso il nord allo scopo di assicurare una adeguata insolazione sui retrostanti fabbricati di abitazione.

Ognuno dei cortili è occupato da un corpo di fabbrica ad un solo piano da destinare, nell'albergo, ad ambienti di rappresentanza e a ristorante, e negli Uffici a saloni per il pubblico.

Nella zona mediana descritta sono situate due chiese di cui è prevista la ricostruzione, e la chiesa cattedrale; altre due chiese disposte nell'interno del quartiere settentrionale e meridionale sono collocate in modo da risultare visibili, opportunamente inquadrare dal sistema di spazi della stessa zona mediana.

Cosicchè da questo ambiente rappresentativo della città saranno visibili tutti gli edifici singolari e importanti, non esclusa l'Abbazia e il Monumento commemorativo disposto anch'esso sull'asse della visuale di Montecassino.

Le due chiese da ricostruire, disposte obliquamente rispetto agli allineamenti stradali, sono fasciate di verde allo scopo di attenuare l'irregolarità della loro posizione.

Al momento della ricostruzione, peraltro, sarà possibile attraverso un accurato esame tecnico delle poche murature rimaste in piedi e della loro compagine, appurare se sia veramente conveniente ricostruire le due chiese nella loro attuale posizione, o non piuttosto spostarle per inquadrarle nei nuovi allineamenti.

Sono state fissate le aree per tre scuole elementari con annessi asili d'infanzia e per due scuole medie. Le aree sono state previste in modo da consentire ampi spazi a giardino e per campi da giuoco intorno alle aule.

L'area da destinare al carcere giudiziario è stata prevista all'estremità nord della città in una zona distaccata dalle ultime abitazioni.

L'ospedale, secondo i desideri espressi dalla cittadinanza è stato previsto sulle pendici del Monte dell'Ab-

bazia, a sud-ovest della città. Nella stessa zona, opportunamente distanziato sorgerà il Convitto Nazionale.

ZONE VERDI E VINCOLATE A NON COSTRUZIONE --

Il campo della fiera è stato collocato a sud, presso la ferrovia in una zona vincolata a non costruzione. In vicinanza è stata scelta l'area per il mattatoio.

Il campo sportivo è stato collocato a sud-ovest dell'antica strada di accesso alla stazione in località non adatta alla fabbricazione. In prossimità della zona percorsa da vari ruscelli è stato previsto un parco pubblico. Detto parco comporterà modeste opere d'impianto e di manutenzione poichè l'umidità del suolo manterrà spontaneamente un tappeto erboso. Basterà piantare pioppi e salici lungo i ruscelli e qua e là gruppi di altri alberi, e si farà della zona un paesaggio paragonabile, soprattutto per la limpidezza delle acque, a quello delle fonti del Clitunno. A questo scopo è stata prevista la creazione di un laghetto sull'innesto di due torrentelli. La velocità dell'acqua esclude che possa derivarne un pericolo di malaria.

In tutte le zone vincolate a non costruzione potranno prosperare gli orti, a causa della ricchezza delle acque e dell'estrema vicinanza del mercato di consumo. Tuttavia compatibilmente con le esigenze dell'agricoltura dovranno incoraggiarsi le piantagioni arboree in tutta la zona circostante, lungo i corsi d'acqua e sulle pendici del monte.

Le alberature che nasceranno nei giardini pubblici e in tutti gli spazi aperti attorno alle abitazioni costituiranno, insieme con le piantagioni periferiche, una grande zona boschiva entro cui sorgeranno le case della città.

ZONA ARCHEOLOGICA --

La zona delle rovine sgomberata dalle macerie, diradata con opportuni slarghi, riassetata con la demolizio-

ne dei monconi di murature pericolanti, sarà solcata da viali alberati e disseminata di boschetti che tolgano l'aspetto di aridità e di squallore e creino il quadro adatto per il significato simbolico delle rovine. Di tale sistemazione potrà farsi in un secondo tempo un vero e proprio progetto.

NORME EDILIZIE -

Per quanto concerne le abitazioni, una descrizione sommaria dei criteri edilizi da attuare è riportata nelle norme allegate.

ESTENSIONE DEL PIANO -

Il piano è previsto per una popolazione di circa 13.000 abitanti. Ciò che è più che sufficiente per la durata anche massima del piano di ricostruzione (10 anni).

Il numero degli abitanti della nuova Cassino è stato dedotto assumendo mq. 23 quale superficie lorda di un vano e assegnando un abitante per vano.

Espansioni successive potranno essere oggetto di piani di ampliamento che potranno estendersi ad est del Vilneo lungo la nazionale Casilina sulle pendici meridionali di Monte Cassino, ove sorgerà opportunamente un quartiere di villette. La località precisa dovrà essere stabilita in modo da non risultare troppo vicina all'ospedale, e da evitare le irradiazioni calorifiche delle pareti del Monte esposte a mezzogiorno.

La necessità di attuare gli ampliamenti futuri mediante quartieri quasi autonomi, e comunque distaccati dalla compagine unitaria del piano attuale, emerge dai vincoli costituiti dai corsi d'acqua, e dalla inopportunità di utilizzare le zone di rispetto stabilite: quelle verso ponente necessarie per assicurare un conveniente distacco tra le rovine e le nuove case; quelle a sud per la esigenza già esposta di un distacco dalla ferrovia; e quelle a nord stabilite perchè la località, lontana dalla Via Casilina, non corrisponde alle tendenze spontanee della fabbricazione.

Roma - 1° giugno 1945

I progettisti
Giuseppe Nicolini
Schum