

# CITTA' DI FROSINONE

CONCORSO NAZIONALE PER IL PIANO REGOLATORE  
GENERALE DELLA CITTA'

## 1 - RELAZIONE

MOTTO: FRUSINO 52

*Deliberazione Consiliare n. 43 del 9-10-1954. Prot. n. 23536 Dir. II.  
Approvata dalla G.P.A. nella seduta del 28-6-1955, salite  
ulteriori determinazioni del Ministero dei LL.PP.  
Frosinone, li 13-X-1955*

IL PREFETTO.  
F.to Leolano

P. C. C.



*Frosinone, li 25-10-1955*

*[Handwritten signature]*

CITTA' DI FROSINONE  
CONCORSO NAZIONALE PER IL PIANO REGOLATORE  
GENERALE DELLA CITTA'

-- o --

I. RELAZIONE

MOTTO: FRUSINO 52

C I T T A ' D I F R O S I N O N E

CONCORSO NAZIONALE PER IL PIANO REGOLATORE  
GENERALE DELLA CITTA'

MOTTO: F R U S I N O 52

R E L A Z I O N E

- CENNI STORICI E ILLUSTRATIVI -

La città di Frosinone sorge a m.291 sul livello del mare in quella regione del Basso Lazio detta "Ciociaria" dal nome del calzare a sandalo usato dalla popolazione delle campagne.

E' capoluogo della provincia omonima formata da 89 Comuni, con 466.000 abitanti, ed ha una popolazione residente nel proprio territorio Comunale di 24.600 abitanti, quale si desume dal censimento in corso.

E' situata alla confluenza di importantissime vie di comunicazione: la Statale Casilina che la congiunge direttamente a Roma e a Napoli, la interregionale MÀria e le regionali Marittima, Tiburtina e Frosinone-Gaeta, che la mettono in diretto collegamento con l'Abruzzo e col mare.

E' città antichissima, forse di origine etrusca; armi e utensili vari rinvenuti e scoperti nella zona pianeggiante, appartengono all'era pre-romana.

"Bellator Frusino" è il motto che porta il leone rampante del suo stemma; motto e leone rispecchiano l'innato spirito guerriero e di indipendenza dell'antico popolo frusinate.

Dal tempo dell'Impero Romano, la Città è stata sottoposta a saccheggi e rovine: più volte distrutta e poi riedificata, con

serva scarse vestigia del suo passato; vi sono tracce dell'antica Via Casilina, di qualche tomba romana, di qualche statua etrusca, di qualche mosaico, tutte nella zona collinosa a nord est del vecchio centro urbano, detta di Maniano. Anche l'ultima guerra ha colpito gravissimamente la Città, oltre il 75% del suo complesso edilizio è stato distrutto dai massicci bombardamenti aerei. Subito dopo l'arrivo delle truppe Alleate (1945) fece il suo piano di ricostruzione, piano che si trova tutt'ora in attuazione.

E' centro di importantissimi traffici di carattere eminentemente agricolo e commerciale oltre che di industrie, e gli uni e le altre sono in continuo e rigoglioso incremento per il sano ed infaticabile lavoro della popolazione.

Tra le industrie più importanti va segnalata, oltre l'edilizia, le fornaci per laterizi, molini e pastifici, cartiere, caseifici, stabilimenti vinicoli, calzaturifici, tipografie, officine meccaniche e stabilimenti per la lavorazione del legno.

La città ha avuto anche nel passato il ruolo di capoluogo; fu a capo della Lega Ernica contro la potenza di Roma, poi nel medio Evo fu libera ed indipendente con autonomia propria. Fu capoluogo della provincia di Marittina e Campagne e Sede di Delegazione Apostolica al tempo del Governo Pontificio; poi nel 1870 con la formazione del Regno d'Italia fu sottoprefettura ed infine, nel 1926 venne restituita al suo rango di Capoluogo di Provincia.

- CAPITOLO I. -

SCHEMA DELLA VIABILITA' GENERALE DEL TERRITORIO COMUNALE

(carta topografica 1:25.000)

Il territorio del Comune presenta caratteristici aspetti fisici che devono prima di ogni cosa essere messi in rilievo per lo studio della viabilità.

Percorso da nord a sud dal fiume Cosa, fiume a carattere torrenziale che raccoglie le acque del bacino imbrifero dei Monti Ernici, il territorio è diviso in due parti nettamente differenti:

- quella di ponente, pianeggiante a destra del fiume e degradante con questo a mezzogiorno verso la confluenza col Sacco;

- quella di levante, formata da un sistema di colline a schiera, che appiombano coi fianchi a nord sulla sponda di sinistra del fiume, mantenendosi poi verso i confini territoriali ad oriente con andamento assai irregolare, frastagliate e con crinali e vallate a forte pendenza.

La vecchia città situata al centro del territorio, si erge, quasi a picco sul fiume e si estende, con i suoi tentacoli, sui crinali delle circostanti colline con caratteristiche strade e scalinate spesso strette e anguste, molto irregolari, su cui si affacciano pure strette e addossate le vecchie case medioevali, generalmente con strutture di scarsa coesione e consistenza.

Il territorio è percorso dalla Ferrovia Statale Roma-Cassino-Napoli che si sviluppa con tracciato ad ampio semicerchio nella zona pianeggiante di mezzogiorno. Questa Ferrovia accoglie il traffico delle provincie di Roma, Frosinone, Caserta e Napoli, essendo il traffico nazionale avviato sulla direttissima Roma-Napoli via Formia.

P A R T E - I

GRANDI VIE DI COMUNICAZIONE STRADALE

Le vie di comunicazione stradale a carattere nazionale, interregionale e regionale, sono:

1. La Statale Casilina N° 6 - da Roma a Napoli via Cassino, accoglie il traffico nazionale sulla direttrice Nord ovest-sud est.
2. La Strada Provinciale Maira, a carattere interregionale, accogliente il traffico interessante l'Abruzzo e il Lazio; Frosinone-Sora sulla direttrice Nord est-sud ovest, e da Sora per Avezzano, Parco Nazionale degli Abruzzi, Isernia e Cassino.
3. La strada Provinciale Marittima, a carattere regionale, accogliente il traffico che interessa la Provincia di Frosinone e di Latina; Frosinone-Terracina, sulla direttrice Nord est-sud ovest,
4. La strada Provinciale Tiburtina, a carattere regionale, accogliente il traffico che interessa le provincie di Roma e Frosinone (Frosinone-Guarcino-Arcinazzo e Frosinone-Piuggi-Roma) sulla direttrice nord-sud.

La strada Provinciale Frosinone-Gaeta a carattere regionale, accogliente il traffico delle Provincie di Frosinone e Latina, sulla direttrice Nord-sud.

La Statale Casilina incrocia al Nodo De Matthaeis la interregionale Maira e le regionali Tiburtina e Marittima, e al Nodo Sant'Antonio, la regionale Frosinone-Gaeta.

Questi due nodi sono dei veri e propri punti nevralgici dove frequentemente si verificano ingorghi e scontri, talvolta con conseguenze mortali.

Specialmente, il primo, che ha conseguentemente determinato lo sviluppo di un importantissimo centro di affari che, con la prevalenza dei trasporti automobilistici su quelli ferroviari, ha

ben presto quasi sostituito il vecchio centro industriale dello Scalo Ferroviario. Rilevate così le direttrici stradali a carattere nazionale, interregionale e regionale che investono il territorio comunale e l'attraversano, noi avremo risolto il problema della viabilità generale solo quando avremo disincagliate le correnti del traffico dai nodi De Mattheis e Sant'Antonio e dal vecchio centro urbano tra essi compreso e le avremo portate a raggiungere i propri obiettivi disincagliandone pure allo Scalo dagli attuali passaggi a livello per l'attraversamento dalla ferrovia Roma-Napoli.

Con le premesse così poste è facile arguire che se riusciamo a tracciare e definire un sistema di tangenziali di scorrimento attorno al vecchio centro urbano e alle sue prevedibili zone di espansione quali sono lo Scalo, De Mattheis e Madonna della Neve facilmente resta risolto il problema, che tutte le direttrici stradali esterne a carattere nazionale interregionale e regionale resteranno contenute e avviate sul sistema stesso senza turbare la viabilità locale.

Cerchiamo ora di definire i limiti dell'aggregato urbano e delle sue prevedibili zone di espansione.

E' fuori discussione che il vecchio centro urbano è ormai congiunto con le zone a mezzogiorno e a ponente, a destra del Cosa, con le zone cioè dello Scalo, De Mattheis e Madonna della Neve, formanti tutte insieme in unico complesso la nuova Città di Frosinone, così come è stato tracciato dal piano di ricostruzione e così pure come è stato riconosciuto dall'Istituto Centrale di Statistica nel censimento IX della popolazione.

La espansione del vecchio centro urbano verso le zone dello Scalo De Mattheis e Madonna della Neve si è verificata ed è già in atto, in modo naturale, si direbbe, e con un preordinato sviluppo che ha tratto e trae il suo impulso dalla libera tendenza della popolazione. Il centro urbano non si è potuto sviluppare nè potrà mai svilupparsi sul sistema collinoso a sinistra del Cosa verso levante, perchè le irregolarità e le accidentalità del terreno non consentono altro che piccole e me

die costruzioni a carattere estensivo e spesso con pesanti oneri delle sistemazioni di relativa viabilità.

Concepito così il sistema delle tangenziali attorno all'agglomerato urbano, se è facile tracciarne l'andamento sulla parte del territorio pianeggiante a destra del Cosa (zona di espansione) ecco che difficoltà non indifferenti sorgono per l'altra parte a sinistra, formata come abbiamo detto, da colline frastagliate irregolari, e a picco.

Noi cercheremo di superarle mano a mano che esse si presenteranno nella creazione del sistema.

#### CREAZIONE DELLA NUOVA TANGENZIALE DI SCORRIMENTO "CASILINA"

Provenendo da Roma con la notevole velocità consentita dall'andamento rettilineo e quasi pianeggiante della Casilina ci troviamo improvvisamente sul Nodo De Mattheis, (ag 189) e, subito scavalcato il fiume Cosa, ci innalziamo nel cuore del vecchio centro urbano a quota 290, percorrendo ripidi e stretti tornanti con pendenze superiori al 10% e raggi di curvatura al di sotto dei 10 metri.

La Casilina diventa poi traversa interna dell'abitato assumendo i nomi di Viale Roma, Viale Cesare Battisti, Via Marco Minghetti, Corso della Repubblica, diventando così la più frequentata ed importante strada cittadina, sbocca nella strettoia del Borgo Sant'Antonio e, finalmente, col viale Napoli, esce dall'aggregato urbano.

Noi possiamo creare un nuovo tracciato esterno all'aggregato urbano a nord di esso, perchè se riusciamo a deviare la Casilina più a monte del Nodo De Mattheis e a sorpassare il fiume Cosa con un nuovo ponte, ecco che ci troviamo di fronte al sistema collinoso a levante del fiume e, se pure ci è consentito di innestarci con l'ex tracciato delle Ferrovie Vicinali a levante del vecchio centro urbano, siamo di nuovo a sboccare sul Nodo Sant'Antonio.

Dobbiamo ricercare un tracciato a sud di quello attuale che risolva nello stesso tempo il molteplice problema di non allungare troppo il percorso attuale, di non offrire difficoltà al

transito, e di evitare costose opere d'arte (trafori, viadotti e ponti) che ogni altro tracciato richiederebbe.

Escludiamo a priori un tracciato che esce fuori dai limiti del centro urbano e dello Scalo, chè una tale soluzione imporrebbe il sorpassamento della Ferrovia Roma-Napoli, con notevoli varianti che andrebbero oltre i confini territoriali del Comune, e ricerchiamo invece una soluzione che ci porti alla creazione di una nuova arteria, la quale, accogliendo tutto il traffico della Casilina, risulti contemporaneamente tangenziale tanto al centro urbano quanto allo Scalo. E' una soluzione intermedia che ci porta alla definizione di una linea Neutra o di minima influenza, se così si può dire, tra il vecchio centro urbano e lo Scalo.

Lungo questa linea cerchiamo di sviluppare la nuova tangenziale che mentre assolve al massimo il compito dello smaltimento del traffico della Roma-Napoli interessa al minimo il libero espandersi tanto del vecchio centro urbano quanto dello Scalo, anzichè costituire per entrambe una nuova direttrice di penetrazione.

Secondo il nostro pensiero la nuova tangenziale deve essere incernierata su due poli situati sulla stessa Casilina e precisamente: uno più a monte del Nodo De Mattheis all'incrocio della Vicinale Vado del Tufo a q.190 Km.82,800 e l'altro più a valle del Nodo Sant'Antonio a q.240 Km 86,880.

Definiamone il tracciato.

Dal polo a monte De Mattheis dirigiamoci verso sud utilizzando la Vicinale Vado del Tufo a monte del torrente Rio, e, sorpassatolo, proseguiamo a Valle del Campo-Sportivo, quindi ci innestiamo sulla Via del Campo e, attraversato il fiume Cosa, col ponte esistente opportunamente allargato e sistemato a q.170, risaliamo le pendici del sistema di colline a sud del vecchio centro urbano (versante ovest della sede dell'Amministrazione Provinciale) e con due soli ampi tornanti incrociamo la Prosinone-Gaeta (pendenza media 5% curve a raggio di 40 m.) a quota 240.

Dall'incrocio della Frosinone-Gaeta proseguiamo con un nuovo tracciato a levante (della sede dell'Amministrazione Provinciale) fino a riprendere verso Napoli.

La Casilina al Km 86.800 q.238.

la nuova tangenziale è lunga:

dal polo verso Roma al ponte del trave	Km 1,876
dal ponte del trave alla Frosinone Gaeta	" 1,530
dalla Frosinone-Gaeta al polo verso Napoli	<u>" 1,134</u>
in totale	Km 4,540
	=====

Mentre l'attuale percorso interno al centro urbano è da chilometri 82.800 a Km 86.880 di Km 4.080.

Il lieve aumento di percorso di m.460 è ammissibile per il fatto che la nuova tangenziale ha pendenze e raggi di curvatura che si aggirano rispettivamente attorno al 5% e ai 40 metri, mentre il tratto che si abbandona ha pendenze e raggi di curvatura molto superiori senza dire che in alcun tratto della traversa interna non raggiunge nemmeno la larghezza di metri sette (e si tratta di una strada statale).

CREAZIONE DELLA NUOVA TANGENZIALE DI SCORRIMENTO ASSORBENTE IL TRAFFICO DELLA PROVINCIALE MARIA (INTERREGIONALE) E DELLE PROVINCIALI TIBURTINA E MARITTIMA.

-----  
Tutte le tre strade convergono come abbiamo già detto al nodo De Mattheis.

La nostra ricerca volge a trovare una tangenziale che liberi completamente la zona De Mattheis e le zone di espansione del centro urbano e dello Scalo.

Essa è incernierata su due poli: uno sulla Maria (2) a monte del nodo De Mattheis, a q 193 e l'altro sulla Marittima (3) a valle della stazione ferroviaria a q.153.

Definiamone il percorso.

Dal polo sulla Maria tracciamo una direttrice verso la Casilina seguendo la linea di minima influenza tra le zone di espansione

De Mattheis e Madonna della Neve raggiungiamo il polo su cui si incerniera la tangenziale di scorrimento della Casilina. Portiamo la Tiburtina (4) sullo stesso polo della Casilina con percorso parallelo e a monte della congiungente Madonna della Neve Casilina.

Dal polo sulla Casilina seguiamo il percorso della tangenziale fino all'altezza del ponte sul Rio e poi, sempre utilizzando il tracciato della Vicinale Vado del Tufo, ci dirigiamo verso la provinciale Marittima e, in prossimità del punto della confluenza senza raggiungerlo, dirigiamoci in rettilineo a sorpassare la ferrovia con cavalcavia e con altro rettilineo raggiungiamo a valle la Marittima (polo).

La tangenziale di scorrimento così tracciata raccoglie il traffico della interregionale Maria e delle regionali Marittima e Tiburtina e le disincaglia completamente dalla ferrovia Roma-Napoli e rimane esterna alla zona di espansione del centro urbano Scalo De Mattheis Madonna della Neve.

E' così composta:

-dal polo (2) sulla Maria al polo (1) sulla Casilina	Km 1,140
-dal polo (1) sulla Casilina alla ferrovia (soprapassaggio)"	2,800
-dalla ferrovia soprapassaggio al polo (3) sulla Casilina"	<u>1,075</u>
ed è lunga in totale	Km.5,015
	=====

Il tratto della Maria e della Marittima che restano sostituite dal polo (2) al polo (3) è di m.5,125 risulta superiore di qualche centinaio di metri a quello della nuova tangenziale di scorrimento che pertanto risulta a tratti più regolari e rettilinei.

CREAZIONE DELLA NUOVA TANGENZIALE DI SCORRIMENTO ASSORBENTE LE TRAFFICO DELLA PROVINCIALE FROSINONE - GAETA (Regionale)

L'attuale tracciato della Frosinone-Gaeta si innesta sulla Casilina al borgo Sant'Antonio, raggiunge la Ferrovia Roma-Napoli, l'attraversa con passaggio a livello prosegue fino al confine territoriale, per Ceccano, Vallecora, Fondi, Lenola, Formia e Gaeta.

La nuova tangenziale s'incerniera sul polo (1) della Casilina a valle del borgo Sant'Antonio (q 240) verso Napoli, prosegue con lo stesso percorso della tangenziale della Casilina nel versante ad est dell'Amministrazione Prov.le fino all'incrocio con la Frosinone Gaeta (q 240).

Indi ne segue il tracciato fino alla Ferrovia Roma-Napoli, lo attraversa con un soprapassaggio e prosegue sempre con lo stesso tracciato fino al confine con Ceccano. Prima di raggiungere il confine s'incerniera al polo (5) q 143 con una nuova tangenziale che, con un tracciato quasi rettilineo, va ad incernierarsi al polo "3" sulla Marittima.

La nuova tangenziale di scorrimento tra i poli 1 e 5 è lunga:

-tra il polo 1 e l'incrocio con la Frosinone-Gaeta	Km 1,134
-tra l'incrocio c.s. e la Ferrovia Roma-Napoli	" 2,100
-tra la Ferrovia Roma-Napoli ed il confine di Ceccano	" 1,500
	<hr/>
Totale	Km 4,734
	=====

è pressocchè identico all'attuale.

La nuova tangenziale collegante il polo (5) sulla Frosinone-Gaeta con il polo 3 sulla Marittima è lunga Km 2,300. L'importanza di questa tangenziale con quella della Frosinone-Gaeta risolve in pieno il problema del traffico della provincia di Latina proveniente da Terracina, attraverso la Marittima, da Gaeta e Formia attraverso la Frosinone-Gaeta, per avviarlo direttamente verso le provincie di Napoli, Caserta e Campobasso senza interessare la zona di espansione dello Scalo e del vecchio centro urbano e disincastrandolo completamente dalla Ferrovia Roma-Napoli merchè la costruzione di un soprapassaggio.

Il sistema delle tangenziali così concepito si risolve così (vedi carta al 25.000).

Tangenziale di scorrimento incernierato ai poli (1) - (1) =  
assorbe il traffico della Statale Casilina.

Tangenziale di scorrimento incernierato ai poli (2)-(3) =  
assorbe il traffico della interre-  
gionale Maria e delle regionali Ti-  
burtina e Marittima.

Tangenziale di scorrimento incernierato ai poli (3)-(5)-(1) =  
assorbe il traffico delle regionali  
Marittima e Frosinone-Gaeta.

P A R T E   S E C O N D A

Vie di comunicazioni del territorio comunale

-----

Realizzato il sistema delle tangenziali di scorrimento, subito si delinea l'anello viario collegante direttamente il vecchio centro urbano ai quartieri delle zone De Matteis e Madonna della Neve, della zona Campo Sportivo e della zona dello Scalo. E' l'anello destinato ad accogliere il traffico di tutti i quartieri, tanto della nuova come della vecchia città, ed a disingagliarlo completamente da quello delle tangenziali esterne. Di esso si parlerà dettagliatamente nel capitolo che segue (rete stradale interna). Ricerchiamo ora le arterie che si irradiano dal vecchio centro urbano verso l'anello viario, ora da noi definito, e da questo verso il sistema delle tangenziali di scorrimento. Partendo da quest'ultimo definiamo la rete stradale del territorio e portiamola verso il confine con i comuni contermini.

Rileviamo che il Comune di Frosinone, è già direttamente bene collegato con i Comuni contermini e cioè: per mezzo della Casilina (statale) con i Comuni di Ferentino, Torrice, Ripi e Arnara, per mezzo della Tiburtina (provinciale) con Alatri, per mezzo della Maria (provinciale) con Veroli, per mezzo della Frosinone-Gaeta (provinciale) con Ceccano, Patrica, Supano. Interessa ora studiare i collegamenti attraverso i confini naturali che principalmente servono agli scambi della vita agricola locale.

Zona contermini al Comune di Ferentino

Oltre la Casilina che ci collega direttamente col Comune di Ferentino (km 10,2), importantissima direttrice che punta verso i confini con Ferentino è il Viale Mazzini che partendo dal centro urbano, Largo Amendola, a q 262, raggiunge il campo Sportivo a q 180; è una nuova strada che ha segnato il primo passo verso la zona di ampliamento della città. Essa incontra l'anello di collegamento (via Marittima) all'altezza del Campo Sportivo, opportunamente prolungava lungo il tracciato della via vicinale

Ficuccia (1) attraversa la zona di ampliamento e raggiunge la direttrice di scorrimento della Casilina, di qui prosegue attraverso le ubertose compagne pianeggianti a ponente, verso il ponte che scavalca il torrente Cenice q.189; ivi si collega con altre due strade non meno importanti: quella vicinale di San Giuseppe (2) verso il nodo De Mattheis e quella comunale della Selva-Pantanelle (3) verso lo Scalo.

Riunite le tre strade sul ponte della Cenice, proseguiamo con quella della comunale Pantanelle verso il Campo d'aviazione che circonda con i bracci di Via dei Colli, Via dei Tumoli, Via delle Salci, Via dei Gorgoni puntando verso i confini di Ferentino, qui vi collegandosi con le strade del territorio di quest'ultimo.

La traversale via consorziale dei Cavoni (4) si parte all'altezza del Canale Ricci, q.168, muovendosi quasi parallelamente al confine, raggiunge la Casilina, q.192: infine la via vicinale delle Noci (14) del nodo delle cinque Vie (q.107), raggiunge la contrada Salva dei Muli (q.207) e si riporta poi con la consorziale Via di Valle Fioretta (13) sull'anello viario esterno all'altezza del soprapassaggio alla ferrovia e su quello interno all'altezza del nodo Selva.

#### Zona contermini al Comune di Alatri.

Oltre la Tiburtina ci collega direttamente con Alatri Km.14,7, i collegamenti con le zone contermini del Comune di Alatri sono bene attuali dalle strade consorziali "Colle Cottorino" (5) e dalle vicinali "La Botte" e "Mastruccia" (6).

Le strade, opportunamente sistemate e allargate, accoglieranno gli scambi tra le zone agricole dei due Comuni.

#### Zona contermini al Comune di Veroli

La Maria ci porta a Veroli (Km 14,3).

Le zone collinose verso i confini di Veroli sono percorse dalle seguenti direttrici:

-la strada vicinale di Mamiano (7) incompiuta ad un Km circa dal confine (da ultimare)

-la strada consorziale San Liberatore (8) arrivata a Colle Camuccio è da sistemare lungo il confine di Torrice fino a quello di Veroli.

Entrambe le strade già collegate dalla traversa Fonti-Sant'Angelo-Colle Vecchini assicurano ottimi collegamenti con le zone contermini del territorio di Veroli.

Zona contermini al comune di Tonice Km 7,600

La via vicinale Forcella (9) che si svolge a nord del bivio sulla Casilina lungo il confine di Torrice, opportunamente collegata per mezzo di due bracci con la vicinale San Liberatore, dovrà sistemarsi con queste ultime allo scopo di servire gli interessi agricoli delle zone contermini e di ravvicinare i centri di Frosinone e Torrice.

La stessa vicinale di Forcella (10) che si svolge a sud del bivio sulla Casilina lungo il confine con Torrice, opportunamente sistemata ed ampliata assolve il compito di assorbire tutte le direttrici di transito tra le zone agricole contermini ai confini di Torrice.

Tra queste segnaliamo la Via Capo Barile.

Zona contermini al Comune di Arnona: collegamento diretto Km 10.

La via consorziale Pescara (11) sbocca verso il caposaldo dei confini di Arnona e Ceccano e, già in buone condizioni, assolve il compito di accogliere agevolmente gli scambi delle zone agricole contermini.

Il braccio consorziale della Cisterna deve essere portato alla vicinale di Capo Barile (attraverso la Via Fignatelle).

I bracci che si sviluppano lungo la Ferrovia bene assolvono il compito di avviare il traffico agricolo locale sulla Fr sino-  
ne Gaeta.

Zona contermini al Comune di Ceccano Km 9,2

Le vie consorziali Fornaci Pratillo, Faito-Colle Timmio (12) congiuntamente all'elemento 10 dell'anello viario esterno raccolgono il traffico agricolo delle zone tra la Ferrovia ed il confine del comune di Ceccano distribuendolo sulle provinciali Frosinone Gaeta e Marittima.

Zona contermini al Comune di Patrica Km 21

La vicinale delle Torrette (15) che da Selva dei Muli raggiunge la Torretta, opportunamente sistemata ed allargata, bene assolverà il compito di avviare il traffico agricolo delle zone contermini al confine attraverso il nodo della Tomacella ed avviandolo sulla Marolenze-Supinese.

Zona contermini al Comune di Supino Km 13,700

La vicinale della Pietra Rotonda (16) che da Selva dei Muli per la Mola dei Frati si indirizza verso il confine di Supino a sud e quello di Ferentino a nord, assolve pure, dopo opportuna sistemazione ed allargamento il compito di accogliere il traffico agricolo della zona agricola locale avviandolo verso le zone contermini dei suddetti comuni.

+   .   +

A conclusione di quanto è stato studiato ed esposto, riassumiamo nello specchio che segue tutte le strade esterne costituenti la rete su cui si innesta il tessuto connettivo del movimento e degli scambi delle zone agricole del territorio e lo portano facilmente al centro e verso i confini Zenitoriali ed affermiamo il principio

tutte Devono essere allargate (al minimo 8 metri per quelle in collina e 12 metri per quelle in pianura) e che, pur rimandando l'attuazione di tale programma all'epoca della redazione dei piani particolarizzati, è necessario che sia imposto a tutti i frontisti l'obbligo di costruire ad una congrua distanza dal ciglio stradale.

N°	DENOMINAZIONE	INIZIO	TER INF	NOTE
1	Ficuccia-Mezzo Corso-Selva-Polledrara (vicinale)	Marittimo (campo sportivo)	Ponte Cenice	
2	San Giuseppe-Selva Polledrara (vicinale)	Fiume Cosa-Marittima	Ponte Cenice	
3	Selva-Pantanelli (com.le) e Vie dei Colli, Tumoli, Salci, Gorgoni (Vie)	Marittima	Campo d'aviazione e confini Ferentino	
4	Cavoni (consorziale)	Rivio Casale-Ricci	Casilina	
5	Colle Cottorino (consorziale)	Via del Cimitero	Confine Alatri	
6	Mastruccia-La Botte (vicinale)	Maria Tiburtina	Confine Alatri	

N°	DENOMINAZIONE	INIZIO	TERMINE	NOTE
7	Marriano (vicinale)	Ponte Sant'Angelo	Confine di Veroli	Manca l'ultimo tratto
8	San Liberatore (consorziale)	S. Antonio	Santissima-Confine di Veroli e di Torrice	
9	Forcella (vicinale)	Casilina	Santissima	lungo il confine Torrice
10	Capobarile (vicinale)	Casilina	Cervona-Confine Arnara e Torrice	
11	Pescara-Cisterna-Vetulle (consorziale)	Palazzo Provinciale	Confine Arnara	
12	Fornaci-Pratillo-Faito-Colle Timmo (consorziale)	Scalo	F.Cosa-Via Gaeta Confine Ceccano	
13	Valle Fioretta (consorziale)	Marittima	Selva dei Muli	
14	Delle Noci (Via)	Cinque vie	Selva dei Muli	
15	Della Torretta (Via)	Selva dei Muli	Tomacella	
16	Via della Pietro Rotonda	Selva dei Muli	Confini Ferentino e Supino	

C A P I T O L O    I I

R E T E    S T R A D A L E

Collegante il centro urbano ai nodi dello Scalo, Campo Sportivo, Piazzale De Mattheis e Madonna della Neve (plan. 1:4000 -1:1000).

-----

Realizzato lo schema della riabilitazione generale del territorio comunale, ci soffermiamo ora dettagliatamente sull'anello viario collegante direttamente il vecchio centro urbano ai nodi dello Scalo Campo Sportivo, De Mattheis e Madonna della Neve.

Partendo dal Piazzale Sant'Antonio seguiamo il Corso della Repubblica fino al Piazzale Vittorio Veneto e scendiamo per Via Marco Minghetti, Viale Cesare Battisti, Viale Roma, fino al nodo De Mattheis, percorriamo l'anello marginale De Mattheis, Madonna della Neve per tornare percorrendo la Casilina al Nodo De Mattheis (q.189). Di qui seguiamo la Marittima costeggiando il nuovo Quartiere residenziale e il Campo Sportivo (q.180), fino allo Scalo (q.159) Piazza Alessandro Kambo e quindi per Via Giuseppe Verdi fino all'attraversamento del Fiume, torniamo poi verso Frosinone usufruendo del braccio Marittimo IV fino ad incrociare nuovamente la Marittima (q.162): di qui proseguiamo il tracciato della Fontana Unica fino al ponte sul Rio (q.168) da questo punto seguiamo il tracciato, opportunamente rettificato di Via del Campo, fino all'incrocio con la Casilina e sorpassato il Cosa, con lo stesso ponte, risaliamo fino al margine sud del vecchio centro urbano e colleghiamoci con nuova arteria alle pendici della collina Prebende con la Frosinone Gaeta presso il nodo Sant'Antonio.

Con questo anello si stabiliscono collegamenti diretti e sono portate al minimo le distanze tra:

1)	Vecchio centro urbano e nodo De Mattheis	Km 2.000
2)	" " " " Madonna della Neve	" 3.
3)	" " " " Scalo	" 3.500

Definito l'anello di collegamento cerchiamo e definiamo la rete viaria interna del vecchio centro urbano.

Attorno al nucleo centrale definito dalla Piazza e Via Gari ba di, Via Angeloni e Forta Campogioni che rappresentano ancora l'antico tracciato della Statale Casilina attraversante internamente l'abitato e dalle strade costituenti l'attuale tracciato della Vasilina e cioè il Corso della Repubblica, il piazzale Vit torio Vene to, la Via Marco Minghetti il Viale Cesare Battisti il Vecchio centro urbano che si stringe attorno al Rione Santa Ma ria si estende coi suoi tentacoli a formare altri sei caratteristici rioni e precisamente:

- 1) il rione dei Giardini colla Via Giordano Bruno e dipendenze,
- 2) il rione San Martino o del Distretto Militare colla Via Gu gliel mi e San Martino
- 3) il rione del colle Campagioni con il dedalo di vie e vicoli omonimi
- 4) il rione Sant'Antonio e Prebende con le dipendenze e del Ci presso che sorge a cavaliere del nodo Sant'Antonio
- 5) il rione Belvedere che si stacca con le strade omonime dal Corso della Repubblica
- 6) il rione Mazzini con le nuove case popolari lungo il Viale omonimo fino al Fiume Cosa.

La rete viaria interna di questi rioni può facilmente essere integrata dalle seguenti nuove strade:

- 1) prima fra tutte la Via Fosse Ardeatine (A) già delineata dal l'ex tracciato delle ferrovie vicinali a levante del centro urbano, sono opportunamente ampliate e con l'utilizzazione del traforo esistente a darci un alterno collegamento tra il Rione Sant'Antonio il Rione del Distretto Militare e il nuovo quartiere De Mattheis. La nuova arteria ha gli estremi sull'anello viario di collegamento e precisamente uno al nodo Sant'Antonio e l'altro al Nodo De Mattheis. Si prevede infine un nuovo braccio con estremo pure sull'anello viario di col legamento (Viale Roma) all'altezza del Mattatoio.

- 2) L'arteria <sup>4</sup> mette in comunicazione la suddetta strada Via Fosse Ardeatine (tracciato delle ferrovie) a q.247,50 con il Corso della Repubblica q.262 per mezzo della Via Maccari (da ampliare). Si crea così un diretto collegamento tra il Rione del Distretto Militare e quello Mazzini, e con due incroci sull'anello viario di collegamento (uno al largo Amendola) e l'altro al Campo Sportivo (Via Marittima).
- 3) L'arteria <sup>5</sup> partendosi dalla piazza Garibaldi, mette in diretta comunicazione il rione dei Giardini col rione del Distretto Militare: ha un estremo sull'anello viario, alla confluenza tra le Vie Marco Minghetti e il Viale Cesare Battisti, e l'altro estremo oltre il Piazzale del Distretto (Piazza Fosse Ardeatine), sulla Via periferica Fosse Ardeatine che immette a sua volta al Rione Sant'Antonio e al nuovo quartiere De Matteis.
- 4) Il viale <sup>6</sup> dalla curva del Viale Roma a q.247 a quello del Viale Mazzini a q.243,60 deve servire a rendere accessibile tutta la zona che si estende tra i margini settentrionali della città e le sponde del F.Cosa, tra il Rione Giardini, il rione Belvedere, il rione Mazzini, sui cui versanti incombono le grosse scarpate dei terrapieni formate dalle rovine della guerra. Tale zona, sottostante al piazzale panoramico Vittorio Veneto è da vincolare a parco Pubblico perchè non è adatto ad altra destinazione ma soprattutto perchè costituisce e completa lo scenario panoramico della città.  
Avremo altresì realizzato una zona di verde di separazione tra il vecchio centro e la zona di ampliamento.
- 5) L'arteria <sup>7</sup> è una nuova dorsale di attraversamento longitudinale a quota: ha inizio dalla Banca d'Italia a q.275,72 (anello viario di collegamento: V.M.Minghetti) raggiunge per la piazza Mazzini il largo S.Silverio, davanti la ricostruenda Chiesa della SS. Annunziata, seguendo il percorso, prima della Via Cavour e poi della Via del Carbonaro, entrambe allargate e rettificata a monte. Di qui riprende per via Angeloni oppor

tunamente rettificata in corrispondenza della Porta Campagiorni e sfocia poi nel Largo della Repubblica (anello di collegamento). L'importanza di questa centrale arteria di scorrimento è evidente perchè essa serve a decongestionare la Via Garibaldi e Angelo ni assorbendone l'importante traffico.

- 6) L'arteria M. che partendosi dal viale Mazzini a Monte del Palazzo della Camera di Commercio, raggiunge, costeggiando i piloni immediatamente parallela e sottostante al Corso della Repubblica, la Via del Campo con due bracci uno all'altezza dell'Intendenza di Finanza q.255,76, l'altro più a valle, che sostituisce l'attuale difficile rampa d'accesso alla Città. Questa nuova arteria serve a mettere in diretta comunicazione il Rione Mazzi ni col rione Sant'Antonio e nello stesso tempo a decongestionare il traffico che si svolge nella parte più stretta del Corso della Repubblica tra il nodo Sant'Antonio e il Largo Amendola.

Sono 6 nuove strade che in sostanza non provocano rilevanti demolizioni di edifici e manufatti esistenti, ma che risolvono adeguatamente la viabilità interna anche in funzione degli spostamenti del traffico determinati dalla corrispondente sistemazione vera e propria.

C A P I T O L O     I I I

F O R M A Z I O N E     D E L     P I A N O

PARTE I. Determinazione delle dimensioni della futura Città in base alla popolazione presente e futura.

Notizie e accertamenti sulle variazioni della popolazione residente nel Comune di Frosinone negli ultimi quindici anni, hanno fornito le seguenti cifre:

1936.....	abitanti.....	N° 18447
1945.....	" .....	" 18979
1946.....	" .....	" 20365
1947.....	" .....	" 21076
1948.....	" .....	" 21699
1949.....	" .....	" 22248
1950.....	" .....	" 23038
1951.....	" .....	" 24600

in tutto il territorio Comunale e cioè centro e suburbio.

Di tali numeri di popolazione presente nel territorio Comunale, soltanto quello accertato nel censimento generale del 4 novembre 1951 ci fornisce il dettaglio della suddivisione per sezioni, per cui da questa si deduce che la popolazione effettivamente residente nelle sette sezioni che compongono il centro urbano è la seguente:

Sezione I	Rione Sant'Antonio.....	N° 2087
" II	" Distretto.....	" 1864
" III	" Belvedere, case popolari, Campo Sportivo.....	" 1890
" IV	" Santa Maria.....	" 1895
" V	" De Mattheis e Madonna della Neve .....	" 2091
" VI	" Via Marittima, Via Mingoni "	1996
" VII	Scalo	" 1980
	in totale	N° 13803

ciòè poco più della metà di tutta la popolazione dell'intero territorio Comunale.

In base a questi dati, si hanno i tassi annuali d'incremento per quest'ultimo quinquennio:

1945	-	1946	7%
1946	-	1947	3,5%
1947	-	1948	2,95%
1948	-	1949	2,52%
1949	-	1950	3,55%
1950	-	1951	5,75%

Tenendo conto che i forti valori degli anni 45-46 e 46-47 sono certamente dovuti più che ad accrescimento effettivo per nascite, al rientro della popolazione sfollata per la guerra, e che il valore egualmente forte dell'anno 1950-51 è con tutta probabilità dovuto al fatto che il rilevamento della cifra riguarda un periodo di circa un anno e mezzo, e inoltre tenuto conto che l'incremento apportato dagli abitanti delle campagne sarà certamente maggiore di quello apportato dagli abitanti della zona cittadina (perchè quelli sono sempre più prolifici) si può assumere il 2,5% per tasso incremento medio, anche per contenere in giusti limiti l'estensione di territorio da porre sotto piano regolatore.

Questo tasso di incremento applicato al numero di abitanti residenti nel 1951 nel solo centro urbano (solo interessato al piano) ammontante a 13.803 abitanti, e considerando un periodo di validità del piano di 25 anni ci dà adottando la nota formula:

$$P_{25} = P_0 (1+t)^{25}$$

una popolazione cittadina residente nel 1976 nella futura città di 13803  $(1,025)^{25} = 24900$  abitanti.

Bisogna perciò prevedere abitazioni per 24900-13803=11.100 abitanti; e volendo distribuire questa popolazione secondo i moderni criteri d'igiene con un grado di densità di un abitante

ogni 50 mq. Il piano deve poter disporre di nuove zone per la estensione complessiva di 55 ettari. (Si vedrà più avanti come tale estensione complessiva è stata raggiunta con i nuovi quartieri).

PARTE II. Direzione dell'espansione - Nuovi quartieri residenziali.

La speciale caratteristica e configurazione del crinale ove sorge Frosinone, che rende impossibile ogni ulteriore ampliamento alla città per diffusione nei sobborghi, e la posizione nella sottostante pianura della ferrovia, e dei centri agricoli, di commercio e di traffico rendono fatale lo spostamento a valle, o per meglio dire lo sdoppiamento del centro urbano.

Ciò è già provato dalla naturale tendenza manifestatasi da più di un decennio, e confermata dalle previsioni del vigente piano di ricostruzione della Città per quanto riguarda il nuovo quartiere residenziale, e infine dalle richieste dello stesso bando di concorso che individua con precisione le zone per i nuovi quartieri.

Questi sono cioè:

- 1) il quartiere della zona De Mattheis a carattere eminentemente commerciale, al quale occorre dare un coordinamento e aggiungere la zona residenziale verso Madonna della Neve,
- 2) il quartiere residenziale della zona del Campo Sportivo, già in atto con le costruzioni dell'INA-CASA, e quello del Genio Civile per i senza tetto.
- 3) Il quartiere dello Scalo ferroviario, che ha carattere eminentemente industriale e che va integrato con la zona residenziale.

Questi tre quartieri per quanto elementi separatamente, formano secondo il nostro pensiero un unico grande agglomerato che si snoda lungo la Via Marittima dalla Madonna della Neve allo Scalo, gravitando in maggior misura sul Nodo De Mattheis e sullo Scalo. Questo giustifica infatti il tracciato delle tangenziali di scorrimento da noi ideato, fuori di questo nuovo agglomerato, destinato ad assorbire l'attuale traffico veloce e pesante che

strada residenziale di collegamento dei quartieri della nuova città.

Ai detti quartieri, vanno aggiunti poi due altre piccole zone; una vicina al vecchio centro, a Est della provinciale per Gaeta, e a Sud del palazzo della provincia, attraversata dalla Via Cisterna, destinata a poche costruzioni di tipo estensivo medio, e l'altra a Ovest del piazzale De Mattheis, tra la vecchia Casilina e la nuova tangenziale Nord destinata a costruzioni di tipo estensivo basso, da considerarsi più che altro come zona di ampliamento futuro, di riserva.

L'estensione di questi nuovi quartieri risulta di complessivi ha. 58,4, così ripartiti:

1) quartiere di Madonna della Neve.....	ha. 5,7
2) zona ad ovest di Piazzale De Mattheis.....	" 6,
3) quartiere tra Piazzale De Mattheis e Campo Sportivo.....	" 26,8
4) quartiere Scalo Ferroviario.....	" 13,9
5) zona di Via Cisterna.....	" 6,
	<hr/>
Totale.....	ha 58,4
	=====

### PARTE III - Zonizzazione

#### a) zone per industrie e commercio.

Sono state previste due ampie zone di espansione per i detti scopi, nelle parti estreme della nuova città: una a nord del nodo De Mattheis, che approfitta della vicinanza dell'importantissimo nodo stradale, e del Fiume Cosa, l'altra a cavallo della ferrovia che approfitta della vicinanza di questa e della tangenziale ovest. Ambedue le zone sono opportunamente separate dalle zone residenziali da adeguate zone di verde.

#### b) zone residenziali.

Sono state individuate nei terreni migliori per salubrità, e cioè in rapporto all'altimetria e all'insolazione. Esse for

mano oggetto di piani particolareggiati in scala 1/1000, i quali vengono però dati come esemplificazione, perchè secondo l'indirizzo del piano, potranno ciascuno essere studiato più particolarmente allorchè la loro realizzazione diverrà matura, in modo da assumere caratteristiche urbanistiche aggiornate.

La fabbricazione prevalente è quella intensiva aperta o semiaperta con limitato numero di piani, con ampi interspazi fra i corpi paralleli (strade o giardini).

c) zona semi rurale orto-floro-frutticola.

Circonda tutti i nuclei abitati, vincola il territorio per conservarne il carattere, e per impedire la fabbricazione sporadica e disordinata; integra e sostituisce le zone verdi delle pendici sotto il vecchio centro, che specialmente a ovest e a sud di esso hanno particolare interesse panoramico.

C A P I T O L O     I V

COMPOSIZIONE E CONSISTENZA DEI NUOVI QUARTIERI DI ESPANSIONE

PARTE I. - Il Quartiere fra le zone De Mattheis e il Campo Sportivo.

E' più che noto a tutti l'importanza che ha assunto il Nodo De Mattheis, nel settore commerciale, dove importanti complessi sviluppano la loro attività, in continuo progresso, ma senza una sede adatta.

Riteniamo che la necessità di un Piano Regolatore per Frosinone è stata più che altro sentita proprio per questa particolare e delicata situazione. Risolta come dianzi si è detto la questione dei traffici di scorrimento, il piano doveva da un lato disciplinare e coordinare lo sviluppo della zona commerciale-industriale, che è stata tutta sistemata nella zona a nord della vecchia Casilina, lungo la provinciale Maria (meno adatta per le abitazioni) e dall'altro lato creare il vero e proprio centro degli affari sgombrando il Piazzale De Mattheis, ove oggi gli affari si trattano all'aperto, nella confluenza d'importantissime strade col rischio di venire travolti ad ogni momento dal continuo e veloce traffico che vi si svolge.

Questo centro degli affari, a carattere residenziale, situato nelle immediate vicinanze del Piazzale De Mattheis, determina uno dei poli del nuovo quartiere residenziale che si sviluppa lungo la Marittima, a ponente di questo, fino al Centro Sportivo, incorporando i complessi INA-CASA o dei "Senzatetto" di recente fabbricazione. La struttura di questo nuovo quartiere, è molto chiara e spontanea: la parte residenziale più densa verso il nodo De Mattheis, con gli edifici pubblici attorno alla Piazza (Banche, Ufficio Postale e Telegrafico, Uffici Pubblici, mercato, cinema, albergo e ristorante, campo boario, ecc.) la parte meno densa, lungo il viale di Spina che lambisce la piazza del Sagrato con la Chiesa, e infine la parte ancora meno densa

che degrada verso la zona ovest, sud-ovest nella quale è inserito un edificio scolastico con palestra, in posizione baricentrica tra il nuovo quartiere e le case esistenti nella zona del Campo Sportivo.

Alle direttrici longitudinali del nuovo quartiere, che sono la Via Marittima (nella nuova funzione della strada residenziale) ed il nuovo viale ad esso pressochè parallelo, e che hanno andamento circa Nord-Sud, si incrociano le trasversali principali all'altezza delle due Piazze, per riprendere l'attuale tracciato della via per l'Aeroporto.

All'estremità meridionale del quartiere, all'altezza del Campo Sportivo, nella zona compresa tra la nuova strada di penetrazione al vecchio centro urbano (Viale Mazzini) e la tangenziale di scorrimento della Casilina, si è creato un ampio piazzale con un complesso di edifici da servire per stazione di autolinee in servizio pubblico con biglietteria, depositi bagagli, sale d'aspetto, uffici, ecc. un ristorante e bar, un albergo per il pernottamento dei viaggiatori, e una officina di riparazione.

Il quartiere residenziale si estende anche a nord della vecchia Casilina, tra questa e la nuova tangenziale di scorrimento verso Sor., per dare abitazioni più vicine alla zona industriale e commerciale; questa zona però, opportunamente divisa dalla zona industriale da una fascia di verde, è da considerarsi più che altro come zona di riserva di ampliamento futuro.

Ecco i dati edilizi del nuovo quartiere:

--superficie totale del nuovo quartiere, mq. 268.600  
--superficie destinata a strade e piazze e spazi verdi, mq. 74.400  
--rapporto tra la superficie destinata a strade e piazze e zone verdi e superficie totale

$$\frac{74.400}{268.600} = 0,28 \text{ cioè } 28\%$$

--superficie complessiva dei lotti di fabbricazione, mq. 194.600

--rapporto tra la superficie delle strade e piazze e zone verdi e superficie dei lotti di fabbricazione

$$\frac{74.400}{194.600} = 0,38 \text{ cioè } 38\%$$

La superficie fabbricabile destinata ad abitazioni, è ripartita secondo i tipi edilizi come segue:

intensiva alta	mq. 26.900 = ha. 2,69
" media	" 71.500 = " 7,15
" bassa	" 12.300 = " 1,23
estensiva alta	" 16,000 = " 1,60
" media	" 14,300 = " 1,43
" bassa	" 16,200 = " 1,62

Totale mq.154.200 = ha.15,42

(a tale superficie di mq.154.200 vanno aggiunti mq.20.000 destinati ad edifici di uso pubblico e mq.20.400 già occupati dalle Case INA e da altre costruzioni esistenti ed incluse nel piano).

Con le densità edilizie assunte (vedi compendio prescrizioni e norme, nella tavola N° 9) rispettivamente in:

intensiva alta	650 abitanti / ha
" media	312 "
" bassa	156 "
estensiva alta	310 "
" media	156 "
" bassa	104 "

Si potranno alloggiare in questo quartiere, un numero di abitanti dato da:

./.

2,69	x	605	=	1740	abitanti
7,15	x	312	=	2230	"
1,23	x	156	=	192	"
1,60	x	310	=	490	"
1,43	x	156	=	223	"
1,62	x	104	=	170	"

totale 5045 abitanti

perciò la densità (edilizia) di popolazione risulta:

$$\frac{5045}{15,42} = 327 \text{ abitanti / ha.}$$

Con i rapporti di copertura delle superfici fabbricabili assunti come segue (vedi detta tavola N.º) a seconda dei tipi edilizi:

intensiva alta	5/10
" media	4/10
" bassa	3/10
estensiva alta	3/10
" media	2/10
" bassa	2/10

E con le altezze medie dei fabbricati di rispettivi m. 17 - 10,5 - 7 - 10,5 - 7 - 7, si hanno i seguenti volumi di fabbricazione:

26,900	x	5/10	x	17	=	mc.	228,000
71,500	x	4/10	x	10,5	=	"	300,000
12,300	x	3/10	x	7	=	"	25,800
16,000	x	3/10	x	10,5	=	"	50,500
14,300	x	2/10	x	7	=	"	20,000
16,200	x	2/10	x	7	=	"	22,600

Totale mc. 646,900

La densità di fabbricazione cioè il rapporto tra il volume di fabbricazione e la superficie coperta, è:

$$\frac{646,900}{15,42} = 41,800 \text{ mc/ha}$$

e il rapporto fra densità di fabbricazione e densità di popolazione

$$\frac{41,800}{327} = 127 \text{ mc/ abitante}$$

## PARTE II. IL QUARTIERE RESIDENZIALE DI MADONNA DELLA NEVE

Questo più che un quartiere può dirsi una zona residenziale, che si appoggia all'attuale piccolo centro di Madonna della Neve, e può considerarsi la zona residenziale degli addetti al settore agricolo-industriale e commerciale del Nodo De Mattheis.

Si svolge al nord della Madonna della Neve, sui terreni più alti e meglio soleggiati, si compone di alcune abitazioni di tipo intensivo medio, e di tipo estensivo medio; ha un edificio per uffici e negozi (posta, telefono, banca, farmacia, ecc.) un piccolo mercato coperto ed una scuola elementare; (la chiesa attuale è da spostare in posizione arretrata come da progetto in atti presso il Comune, per ragioni di visibilità della curva di imbocco della Tiburtina).

I dati tecnici relativi a questa zona, sono qui appresso riportati:

- superficie totale..... mq. 57,100
- superficie strade e piazze..... " 13,650
- rapporto tra la superficie destinata a strade e piazze e la superficie totale

$$\frac{13,650}{57,100} = 0,24 \text{ cioè } 24\%$$

- superficie dei lotti di fabbricazione, mq. 43,450

./.

- rapporto tra la superficie delle strade e piazze e la superficie dei lotti di fabbricazione

$$\frac{13,650}{43,450} = 0,315 \text{ cioè } 31,5\%$$

Dei lotti fabbricabili, mq.4350 sono destinati ad edifici di uso pubblico e mq.39,100 ad abitazioni.

Quest'ultima superficie, è così ripartita:

intensiva	media,	mq. 33,900 = ha.3,39
estensiva	media,	mq. 5,200 = ha.0,52

---

Totale mq. 39,100 = ha.3,91

Con le densità edilizie assunte (come già detto avanti) si potranno alloggiare nel quartiere

3,39	x	312	=	1060	abitanti
0,52	x	156	=	81	"
				<hr/>	
totale				1141	abitanti

perciò la densità(edilizia) di popolazione, risulta:

$$\frac{1141}{3,91} = 292 \text{ abitanti/ha.}$$

Con i soliti rapporti di copertura delle superfici fabbricabili e le solite altezze medie di essi, si hanno i volumi di fabbricazione:

$$33,900 \times \frac{4}{10} \times 10,5 = \text{mc. } 142.000$$

$$5.200 \times \frac{2}{10} \times 7 = \text{mc. } \underline{7.300}$$

Totale mc. 149.300

ai quali corrisponde la densità di fabbricazione

$$\frac{149.300}{3,91} = 38.200 \text{ mc/ha.}$$

e il rapporto tra densità di fabbricazione e densità di popolazione è:

$$\frac{38.200}{292} = 130 \text{ mc/abitante}$$

### PARTE III - SCALO FERROVIARIO

Per questo quartiere, il piano tende a disciplinarne lo sviluppo già in atto, mediante un più razionale sistema stradale, indirizzando l'ampliamento della zona industriale nella parte a monte della stazione ferroviaria, e a cavallo della ferrovia stessa, mentre per la parte residenziale, nell'intento di scoraggiare un'ulteriore edilizia spontanea e disordinata troppo prossima alla ferrovia e al fiume Cosa, e per evidenti ragioni di tranquillità e di salubrità, il piano ha individuato i terreni a Nord dell'attuale agglomerato, più alti, più soleggiati e più prossimi all'anello viario di collegamento, e anche più prossimi al Vecchio centro e al nuovo quartiere residenziale del Campo Sportivo.

Questa zona, destinata quasi totalmente alla costruzione intensiva media aperta e isolata, è stata tenuta separata dalla zona industriale da una zona di verde, e spazi per giuochi e giardini.

E' stata corredata da un edificio scolastico, unico edificio pubblico mancante per essa, essendo già il quartiere sufficientemente fornito dai servizi già ivi esistenti.

I dati relativi alla nuova zona di ampliamento dello Scalo sono i seguenti:

- superficie totale..... mq.	139.000
- superficie zone verdi..... "	28.000
- superficie strade e piazze..... "	19.000

rapporto tra la superficie destinata a strade e piazze e zone verdi e superficie totale,

$$\frac{47.000}{139.000} = 0,337 \text{ cioè } 33,7\%$$

- superficie dei lotti di fabbricazione..... mq. 92.000

rapporto tra la superficie delle strade e piazze e la superficie dei lotti di fabbricazione:

$$\frac{19.000}{92.000} = 0,206 \quad \text{cioè } 20,6\%$$

Della superficie dei lotti di fabbricazione, mq.4500 sono destinate ad edifici pubblici, e i rimanenti mq.87.500 ad abitazioni civili.

Questa superficie, tutta destinata a costruzione intensiva media, può ospitare una popolazione di:

$$8,75 \times 312 = 2730 \text{ abitanti}$$

la densità edilizia risulta pertanto:

$$\frac{2730}{87.500} = 312 \text{ abitanti/ha.}$$

ed essendo il volume di fabbricazione:

$$87.500 \times 4/10 \times 10,5 = 366.000 \text{ mc}$$

la densità di fabbricazione sarà:

$$\frac{366.000}{8,75} = 42.000 \text{ mc/ha}$$

ed infine il rapporto tra densità di fabbricazione e densità di popolazione sarà:

$$\frac{42.000}{312} = 134 \text{ mc/abitante}$$

+ . +

#### PARTE IV - ZONA DI AFFILIAMENTO DI VIA CISTERNA

Questa piccola zona, alla periferia immediata del vecchio centro urbano, ubicata ad est della provinciale per Gaeta, e a sud del palazzo della provincia, attraversata dalla Via Cisterna, può essere utilizzata per la costruzione di qualche villino;

è una posizione elevata, soleggiata, ben esposta, ed è bene che il piano ne vincoli il tipo fabbricativo: estensivo medio di un certo tono.

I dati relativi sono:

- superficie totale.....mq. 60.000
- superficie strade..... " 8.000

rapporto tra la superficie delle strade e la superficie totale

$$\frac{8.000}{60.000} = 0,133 \quad \text{cioè } 13,3\%$$

- superficie fabbricabile mq.52.000

rapporto tra la superficie delle strade e la superficie fabbricabile

$$\frac{8.000}{52.000} = 0,154 \quad \text{cioè } 15,4\%$$

La popolazione che potrà ospitare è dato il tipo fabbricativo estensivo medio,  $5,2 \times 156 = 810$  abitanti e la densità edilizia, risulterà:

$$\frac{810}{5,2} = 156 \text{ abitanti/ha.}$$

ed essendo il volume di fabbricazione (estensiva media, copertura  $2/10$ , altezza media, m.7)

$$52.000 \times \frac{2}{10} \times 7 = \text{mc. } 72.800$$

la densità di fabbricazione sarà:

$$\frac{72.800}{5,2} = 14.000 \text{ mc/ha}$$

e il rapporto fra densità di fabbricazione e densità di popolazione sarà:

$$\frac{14.000}{156} = 90 \text{ mc/abitante}$$

PARTE V. ZONA RESIDENZIALE A OVEST DEL PIAZZALE DE MATTHEIS  
TRA LA VECCHIA CASILINA E LA NUOVA TANGENZIALE NORD

Questa zona residenziale, inclusa nel piano più che altro perchè sia vincolata fin d'ora allo scopo, ma che può considerarsi come zona di riserva, per futura espansione, è destinata a costruzione rada e isolata, cioè estensiva bassa: villette, casette isolate o abbinata.

E' bene collegata con il Piazzale De Mattheis, e col nuovo quartiere della Via Marittima e bene utilizza gli impianti e i servizi dei detti quartieri. I dati ad essa relativi sono:

- superficie totale.....mq. 60.000

- superficie strade..... " 9.000

rapporto tra superficie strade e superficie totale

$$\frac{9.000}{60.000} = 0,15 \quad \text{cioè } 15\%$$

- superficie lotti fabbricabili.....mq. 51.000

rapporto tra superficie strade e superficie lotti fabbricabili

$$\frac{9.000}{51.000} = 0,176 \quad \text{cioè } 17,6\%$$

con la fabbricazione estensiva bassa prevista, vi risiederà una popolazione di:

$$5,1 \times 104 = 530 \quad \text{abitanti}$$

e la densità edilizia risulterà:

$$\frac{530}{5,1} = 104 \quad \text{abitanti/ha.}$$

ed essendo il volume di fabbricazione:

$$51.000 \times \frac{2}{10} \times 7 = \text{mc. } 71.400$$

la densità di fabbricazione sarà:

$$\frac{71.400}{5,1} = 13.900 \quad \text{mc/ha.}$$

e il rapporto tra densità di fabbricazione e densità di popolazione sarà:

$$\frac{13.900}{104} = 133 \text{ mc/abitante}$$

PARTE VI. RIEPILOGO: CONSISTENZA E POPOLAZIONE  
NUOVI QUARTIERI

Riferendosi a quanto esposto nell'ultima parte del precedente Cap.I - Parte I. circa la distribuzione della popolazione incrementale di 11.100 abitanti nei nuovi quartieri residenziali di ampliamento, possiamo ora fare il computo riassuntivo dei relativi dati precedentemente esposti:

1 - quartiere di Madonna della Neve.....	abitanti	n°	1.141
2 - zona a ovest del Piazzale De Mattheis	"	"	530
3 - quartiere tra Piazzale De Mattheis e Campo Sportivo.....	"	"	5.045
4 - quartiere Scalo Ferroviario.....	"	"	2.730
5 - zona di Via Cisterna.....	"	"	<u>810</u>
Totale..... abitanti			n°10.256

Nella eventualità che si avverassero le previsioni del piano circa l'incremento della popolazione, mancherebbe posto per 850 unità, (o di più se le previsioni stesse fossero superate).

Ciò malgrado non si è voluto aumentare le aree da vincolare col piano per non superare i limiti di una giusta e realistica previsione piuttosto si è indicata nel piano la possibilità di costruire su tutto una fascia lungo la Via Marittima nel lato a levante ove troverebbero comodamente posto le predette unità; e volutamente questa fascia non è stata considerata nei computi precedenti sebbene essa possa essere composta fin d'ora dalla fabbricazione prevista dal piano.

+ o +

C A P I T O L O     V.

STUDIO E COORDINAMENTO EDILIZIO DEL VECCHIO  
CENTRO URBANO

---  
(Tavola N° 6    -    scala 1:1000)  
---

Ben limitate possono essere le previsioni a riguardo della sistemazione edilizia del vecchio centro urbano, perchè il nostro studio interviene al momento in cui il piano di ricostruzione è in corso di attuazione.

A questo riguardo è bene anzi precisare che nelle indicazioni grafiche degli elaborati che presentiamo relativa agli edifici esistenti o comunque non interessati dal piano regolatore, abbiamo indicato come già tutte attuate le previsioni del piano di ricostruzione.

E poichè le sistemazioni più urgenti e le più necessarie, che rivestivano carattere di pubblica utilità erano state praticamente risolte col piano di ricostruzione, il nostro studio si è limitato a quelle previsioni a carico degli edifici derivanti come si è detto dalle sistemazioni stradali e dalle soluzioni di ragioni viarie dianzi descritte e che comunque non potevano rientrare fra le previsioni di un piano di ricostruzione, di carattere ben diverso da quelle di un piano regolatore.

Le sistemazioni di maggior rilievo, sono le seguenti:

- 1) l'abbattimento e la ricostruzione in posizione più arretrata degli edifici sul lato interno della curva di Via Marco Minghetti, per ragioni di visibilità della curva stessa e di bonifica edilizia in corrispondenza degli imbocchi della Via Cavour e della Via S. Agostino che comprendono il nuovo palazzo di Giustizia.
- 2) l'abbattimento dei corpi di fabbrica e il nuovo assetto della Piazza Garibaldi in dipendenza della sistemazione viaria, come descritto al Cap. II.

- 3) l'abbattimento e la ricostruzione in posizione più arretrata del corpo di fabbrica lungo il Corso Vittorio Emanuele, nel tratto in curva e controcurva tra Largo Amendola e l'imbocco di Via Angeloni, con la demolizione anche dei muretti anti-stanti i detti fabbricati e colmataura delle corrispondenti intercapedini, e con il contemporaneo spostamento del parapetto dall'altro lato della strada, sarà definitivamente corretta una strettoia a gomito estremamente pericolosa per la incolumità dei viandanti, con l'occasione della ricostruzione dei corpi di fabbrica, si potrà rettificare l'allineamento di essi anche nella retrostante Via Maccari.
- 4) l'allargamento del Corso Vittorio Emanuele (o corso della Repubblica) nel tratto tra l'Intendenza di Finanza e il Piazzale S. Antonio mercè l'arretramento dei fabbricati a schiera sul lato Nord Est, questi fabbricati vetusti e antigenici potranno ricostruirsi con criteri moderni con grande vantaggio per l'igiene e l'estetica cittadina.
- 5) l'allargamento del sagrario di fronte alla Chiesa della SS. Annunziata, ove convergono la via Angeloni, la Via Ricciotti e la nuova arteria (chiamata nel Cap. II) di via del Carbonaro.
- 6) la rettifica e allargamento della Via Angeloni, nell'ultimo tratto verso l'Arco Campagiorni.

La bonifica dell'intero rione del Colle Campagiorni; l'ampio pianoro oggi occupato da case inverosimilmente addossate, malsane e fatiscenti, separate da stretti vicoli che non consentono raggio di sole, verrebbe secondo il nostro programma, destinato alla costruzione di un complesso di edifici per la pubblica istruzione, tra cui segnaliamo tra quelli che ancora mancano alla città, l'Istituto Tecnico, l'Istituto Magistrale, la Scuola Media, ecc.

La perdita di vani per effetti della demolizione è largamente compensata dalle costruzioni che si prevedono nei nuovi quartieri residenziali, con la differenza che i vani perduti sono tutt'altro che da rimpiangere mentre il sito così sopra elevato e bene esposto a panoramico, ha tutti i requisiti per bene acco-

gliere la gioventù studiosa, cui vanno assicurate le migliori condizioni d'igiene e di salubrità.

Inoltre, per quanto riguarda la comodità degli accessi, la posizione risulta la più baricentrica e centrale che sia possibile reperire in Fussinone.

Oltre le suddette sistemazioni in piano indica le singole posizioni degli edifici pubblici in progetto o in previsione e cioè:

- il nuovo palazzo del Comune e Teatro Comunale,
- il palazzo di Giustizia,
- il palazzo delle Poste,
- la Caserma dei Carabinieri,
- il nuovo Ospedale,
- il palazzo degli Studi,
- la Chiesa di S. Agostino,
- il palazzo dell'I.N.A.
- il monumento Faro
- la nuova sede per la Scuola di Avviamento,

(Gli edifici pubblici esistenti sono elencati nelle tavole grafiche).

C A P I T O L O VI.

IL REGOLAMENTO EDILIZIO -

Ritenendo che la parte di Regolamento Edilizio che è direttamente e necessariamente attinente al Piano Regolatore non comprende le tante norme minute, di ordine amministrativo, costruttivo, igienico, che debbono essere seguite sia nelle opere provvisorie, sia in quelle definitive delle fabbriche, ci siamo limitati a dare la definizione precisa dei tipi fabbricativi assegnati ed i riferimenti alle corrispondenti zone contemplate nel Piano.

Ciò è riassunto in una tabella (tavola n°9) di compendio delle prescrizioni del piano e delle norme per i tipi edilizi nella quale, previo riferimento alla zonizzazione e alla relativa indicazione grafica convenzionale, sono indicate per ciascuna zona e per ciascun tipo previsto dal piano, le seguenti caratteristiche:

- 1) numero dei piani
- 2) altezza massima raggiungibile,
- 3) rapporto di copertura dell'area
- 4) distacchi minimi delle fabbriche dalle fronti, dalle testate e dai confini,
- 5) e 6) indicazioni di ammissibilità di negozi, di porticati e di costruzioni accessorie,
- 7) forma planimetrica
- 8) sistema di fabbricazione
- 9) densità edilizia
- 10) indicazioni complementari circa i cortili, le chiostre, gli avancorpi, l'orientamento, la lunghezza dei corpi di fabbrica, ecc.

Dette norme, sono in ogni modo esattamente adattate alle esigenze della città (vecchio centro urbano) e quelle del clima e a quelle delle economie, esse sono inoltre più che idonee alla formazione e all'attuazione dei nuovi quartieri e bene inte-

grano il regolamento edilizio attualmente vigente per la città di Frosinone che rimane per la parte generale amministrativa, giuridica, costruttiva e d'igiene, e per tutto ciò che non venisse a trovarsi in contrasto con le norme allegate al Piano progettato.

+ o +

ELENCO DEGLI ELABORATI COSTITUENTI IL  
PROGETTO PER IL PIANO GENERALE DELLA CITTA'

----

1. Relazione
  2. Schema viabilità generale 1/25.000
  3. Rete stradale urbana 1/4000
  4. Schematico della rete urbana 1/4000
  5. Piano Regolatore Generale e Zonizzazione 1/2000
  6. Particolare del centro urbano 1/1000
  7. Particolare del nuovo quartiere tra Nodo De Mattheis e Campo Sportivo 1/1000
  8. Particolare della zona dello Scalo 1/1000
  9. Compendio di prescrizioni e di norme per i tipi edilizi.
- Prospettive:
10. Sistemazione di Piazza Garibaldi
  11. Sistemazione di Piazzale Vittorio Veneto
  12. Sistemazione di Largo Amendola
  13. Veduta aerea del Quartiere Madonna della Neve
  14. Veduta aerea del Quartiere dello Scalo
  15. Veduta aerea del quartiere Campo Sportivo
  16. Veduta aerea della Stazione Autolinee.

C O N C L U S I O N I

Ci siamo posti allo studio ed alla compilazione di questo Piano Regolatore per la Città di Frosinone soprattutto perchè in possesso della piena e profonda conoscenza della Città, dei luoghi e dei problemi di ordine sociale, economico, igienico, cinematico ed estetico connessi alla sua vita.

Abbiamo frenato la nostra passione di urbanisti ed architetti per le soluzioni più moderne, più teoriche e comunque più attraenti, e limitato e contenute le previsioni sia per la sistemazione dell'esistente sia per la progettazione del nuovo, perchè queste rimanessero nel campo della pratica attuazione invece che in quello dell'irrealizzabile.

Abbiamo in una parola fatto un piano pratico, economico ed aderente che riteniamo potrà incontrare il favore della cittadinanza perchè abbiamo sentito e vissuto le sue necessità e sue tendenze e le sue aspirazioni e perchè abbiamo rispettato tutto quanto potevasi rispettare sacrificando il meno possibile la proprietà privata e quella pubblica, e sempre operando a fin di logica ed in vista unicamente delle ragioni di pubblica utilità.

Ci auguriamo che la nostra fatica venga riconosciuta almeno come un buon contributo alla soluzione degli importantissimi e difficilissimi problemi che assillano Frosinone da anni ed in special modo da quando la Città è tornata al ruolo di moderno capoluogo di provincia.

Il, 30 gennaio 1952

MOTTO: F R O S I N O N E 52

(segue indice)

I N D I C E

Cenni illustrativi e storici

- CAPITOLO I - Schema della viabilità generale del territorio comunale
- PARTE I - Grandi Vie di Comunicazione Stradale
- PARTE II- Vie di comunicazione del territorio comunale
- CAPITOLO II - Rete stradale collegante il centro urbano ai nodi dello Scalo, Campo Sportivo, Piazzale De Mattheis e Madonna della Neve.
- CAPITOLO III - Formazione del Piano
- PARTE I - Determinazione delle dimensioni della futura città.
- PARTE II- Direzione dell'espansione - Nuovi quartieri residenziali
- PARTE III - Zonizzazione
- CAPITOLO IV - Composizione e consistenza dei nuovi quartieri di espansione.
- PARTE I - Il quartiere tra la zona De Mattheis ed il Campo Sportivo
- PARTE II- Il Quartiere di Madonna della Neve
- PARTE III- Scalo Ferroviario
- PARTE IV- Zona di ampliamento di Via Cisterna
- PARTE V - Zona residenziale ad Ovest del Piazzale De Mattheis
- PARTE VI- Riepilogo - Consistenza e popolazione dei nuovi quartieri
- CAPITOLO V - Studi e coordinamento edilizio del Vecchio centro urbano
- CAPITOLO VI - Il regolamento edilizio - Conclusione.