



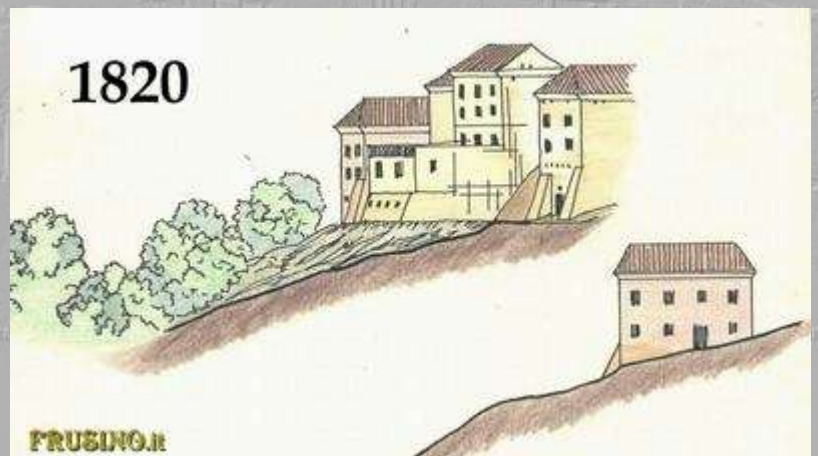
I Piloni

Arch. Giovanni De Vincentis

PRIMA DEI PILONI

Frosinone sorge su di un sistema di colli e, dal punto di vista urbanistico, si è sviluppata seguendo dapprima le direttrici di crinale e poi, a partire da queste, concentricamente, adattandosi alle curve di livello dei colli. Si è così sviluppata una cittadina che in maniera eccellente si è armoniosamente adattata alla natura del sito, costituendo un bell' esempio di mediazione tra natura e sviluppo urbano tra i tanti che caratterizzano le città italiane.

La struttura dei colli frusinati, presenta delle variazioni morfologiche per cui è possibile osservare l'alternarsi dei cosiddetti "sbraconi" più o meno ripidi e scoscesi, al dolce adagiarsi dei colli verso la pianura. Questa caratteristica del sito permise alla città di usufruire di diversi tratti di barriera naturale, facente le veci di quella che poteva essere una possente muratura di difesa. Il tratto di città, ove oggi sono situati i **PILONI**, si presentava relativamente scosceso, e con caratteristiche abbastanza simili a quelle del vicino e notissimo "SBRACONE" di p.za VI Dicembre, poi "tappato" dall'edificio del Catasto e del cinema.



Quanto detto è possibile confrontarlo con la ricostruzione del sito come era prima del **1820**, realizzata grazie alla interpolazione tra Catasto Gregoriano e un'attuale planimetria ottenuta da rilievo fotogrammetrico.

LA COSTRUZIONE DEI PILONI

Sopito il dolore per i lutti e le distruzioni che Frosinone dovette subire dalle truppe napoleoniche, la città assunse le caratteristiche di un grande cantiere che produsse nuove strade (via C. Battisti e v.le Roma, via M. Minghetti e il c.so della Repubblica), e nuovi edifici pubblici (il palazzo della Delegazione Apostolica, il Palazzo dell'attuale Banca d'Italia, la chiesetta di S. Lucia), che contribuirono in buona parte a formare il volto odierno del centro storico.

In particolare la nuova dotazione viaria di Frosinone vide la realizzazione, a più riprese, dell'arco di circonvallazione che collega la zona di p.zza Garibaldi, con p.zza Vittorio Veneto (via M. Minghetti) e da lì (per c.so della Repubblica) con largo S. Antonio. Già il **3 aprile 1802** il consiglio comunale deliberò di aprire il primo tratto di strada (via M. Minghetti) e così iniziarono i lavori, che vennero però interrotti dall'arrivo delle truppe francesi, per essere poi ripresi nel **1816**. La fine dei lavori (1822) venne anche ritardata dalla peste del **1817** e dai fatti conseguenti ai Moti Napoletani. Il **1822** vede inoltre l'inizio dei lavori di costruzione del secondo tronco (quello noto come **VIA NOVA**) tendente a collegare il palazzo della Delegazione con la zona di **Porta Campagiorni** (per permettere quest'ultimo collegamento, si rese necessaria la demolizione di una casa che si trovava all'inizio della salita per la porta Campagiorni suddetta).

La nuova strada si sviluppa sulla traccia di un vecchio sentiero, spesso ostruito dai rovi, che correva a ridosso dello "*sbracone*", che dall'odierna p.zza Vittorio Veneto (Prefettura) arrivava sino a ridosso di Via del Campo (odierna via Ciamarra), ai piedi di Colle S. Pietro (il colle dove si trova il Ginnasio).

La realizzazione di quella che doveva divenire "il nuovo salotto cittadino" fu terminata nel **1823** con la costruzione dei **PILONI**.

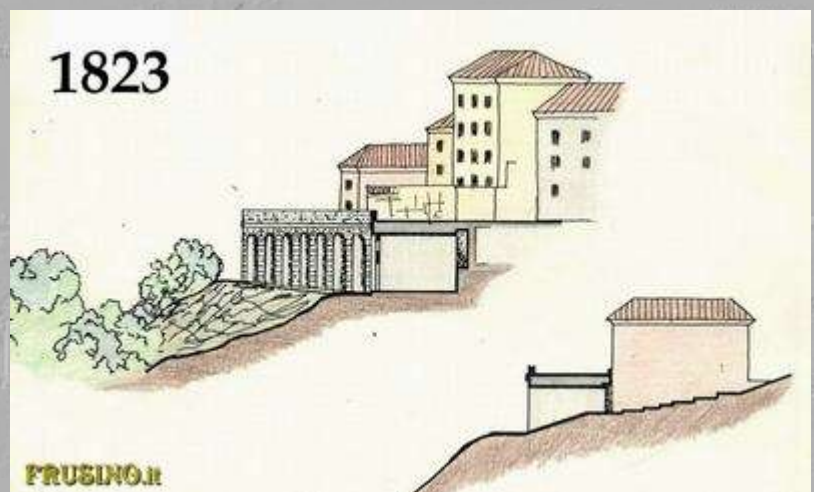
Presso gli archivi sono conservati dei documenti dell'epoca che testimoniano come quest'opera era ben voluta dalla cittadinanza. Come già in altre occasioni, infatti, si videro popolani e nobili prestare la loro opera gli uni e i loro mezzi gli altri (le barozze che trasportavano i ciottoli e la breccia dal fiume Cosa), nello sforzo comune di realizzare qualcosa di utile e importante, che rendesse più bella e funzionale la città per tutti. Quasi sicuramente l'impresa costruttrice fu la stessa che realizzò il primo tratto, quella di Cristoforo Apolloni, mentre la direzione dei lavori fu dell'ingegnere della Delegazione Apostolica: Agostino Cavara, bolognese. Alla realizzazione dell'opera contribuirono anche i detenuti del carcere frusinate che, per il codice penale in uso all'epoca, potevano e dovevano essere occupati nei lavori di pubblica utilità. Il quadro che si presenta è quello edificante e bello di una cittadinanza che si mostrava unita, approfondendo gli sforzi di tutti per ottenere qualcosa di concreto in nome della Città.

PERCHÉ I PILONI

La costruzione di quella che potremo definire una delle più antiche "sopraelevate" italiane, si rese necessaria per collegare due punti del tracciato stradale posti ad una stessa quota, e che erano divisi da una quota del terreno più bassa rispetto a quella della strada in progetto. La decisione di costruire una struttura costituita da una serie di Volte, anziché realizzare un terrapieno come nel tratto di strada precedente, fu determinata dalla presenza, in questo sito, di case dotate di cantine, finestre e accessi situati a quota più bassa di quella del nuovo piano stradale. Attraverso i PILONI si consentiva a dette abitazioni di poter continuare ad usare tali accessi (vedi il vicolo che passa tra l'ex- Emporio Armani e la Pizzeria Grottino), e di avere luce e aria per le finestre (vedi lo stesso ex- Emporio Armani nel piano sottostrada a l.g. Amendola).

A tale scopo (vedi ricostruzione e rilievo dello stato attuale), i PILONI vennero anche costruiti "scostati" rispetto al filo delle case, costituendo così un "passetto" tra arcate e case, che poteva (e può tuttora) essere percorso per tutta la lunghezza delle diciotto Volte. Ancora oggi sono visibili all'interno dei PILONI sia il "passetto" che i muri con porte e finestre delle antiche case, nonché le

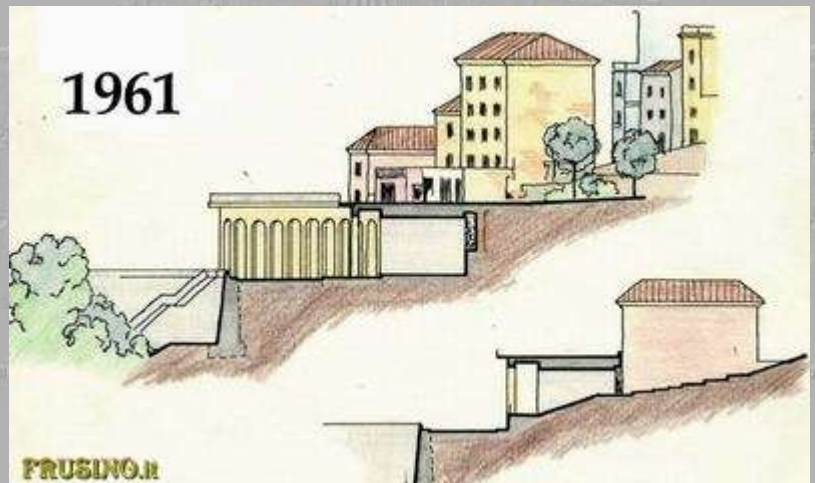
scalette che ne permettevano l'accesso. Rimane esistente anche quella che sembrerebbe essere una sorgente, che in passato buttava da sotto i Piloni verso il Fiume Cosa, ora intubata e causa della grande macchia di umidità presente sul muro che fronteggia il monumento di viale Mazzini.



I PILONI OGGI

I PILONI come li vediamo oggi sono il risultato di un ampliamento effettuato agli inizi degli anni sessanta, che vide la realizzazione di via De Gasperi prima e in seguito delle arcate su pilastri, costituenti l'attuale prospetto dei PILONI sulla suddetta via. Per realizzare via De Gasperi ad una certa quota fu necessario abbassare quello che era il piano di imposta delle murature dei PILONI. Già quasi di fronte la C.C.I.A., notiamo come i Piloni presentino un ripiano sul fronte strada, in pendenza per tutta la lunghezza delle prime sette arcate e più alto rispetto alla strada: quello era il livello del vecchio sentiero sottostante i PILONI e che rappresentava il piano di spicco delle murature degli stessi (un caso analogo lo si nota in corrispondenza dello sbocco di c.so della Repubblica su l.go S. Antonio ove le case hanno l'accesso più alto rispetto all'attuale livello stradale, in questo caso abbassato per permettere il transito della linea ferrata).

Via De Gasperi fu "conquistata" alla collina, costruendo un alto muro di contenimento atto a reggere la spinta dovuta alla grande quantità di terreno di riporto che costituisce la strada stessa. Questo muro di contenimento, secondo i muratori che vi hanno lavorato, fu costruito ben due volte: la seconda fu necessaria perché il primo muro era stato sbagliato e sottodimensionato. Si è già accennato a come Frosinone si sia adattata alla natura del sito e, quindi di come le sue case abbiano preso a costituire un continuo sinuoso che ricalca le curve di livello del rilievo collinoso della città.



L'elemento principe di questo tipo di edificato a Frosinone è proprio la struttura dei PILONI, che con il suo susseguirsi di arcate regolari che si snodano a formare una garbata sinuosità, sottolineano questo carattere di adattamento, o meglio, la ricerca di assecondare il sito nelle sue caratteristiche morfologiche.

Il primato dei PILONI è ravvisabile anche nella loro unicità, che quindi li elegge a testimoni di un modo di costruire la città che poi si è perso, determinando il caos urbanistico che abbiamo quotidianamente sotto gli occhi. L'aver ceduto il gusto del bello ad una cattiva interpretazione delle "normative" della architettura moderna, e alle lusinghe della speculazione edilizia degli anni d'oro

dei “palazzinari” è stata per Frosinone una delle più gravi calamità tra quelle che sin dalla sua nascita l' hanno devastata e impoverita. Poche decine di metri più in là del superbo esempio dei PILONI, si sta erigendo lo scatolone insulso e decontestualizzato del parcheggio pluripiano di v.le Mazzini, che basta da solo ad indicare, con la sua massa sproporzionata e senza significato, la negazione del Genius Loci della città.

In questo discorso si inserirebbe perfettamente, quindi, un progetto di tutela e riuso consono e non legato solo allo sfruttamento economico o ad una mal interpretata idea di Project Financing, dei PILONI, frutto del lavoro, del gusto e delle speranze dei nostri avi frusinati, testimonianza di come si dovrebbe intendere il rapporto dei cittadini con la città, mostrando la sensibilità giusta nella gestione del rapporto tra architettura, città e natura.

Testo e disegni sono stati realizzati e di proprietà dell'autore:

Arch. Giovanni De Vincentis