



Attività ispettiva Reg. Gen. n.346/4
XI legislatura

Approvata all'unanimità nella seduta di
Consiglio regionale del 15 settembre 2025



MOZIONE

ai sensi dell'articolo 121 del Regolamento interno del Consiglio Regionale

OGGETTO: RITIRO DEL FINANZIAMENTO ALL'OPERA "LAVORI DI COMPLETAMENTO DELL'ASSE VIARIO INTERQUARTIERE TRA AREA STADIO, RIONE LIBERTÀ E VIALE MELLUSI CON ANNESSI PARCHEGGI", DELIBERATA DAL COMUNE DI BENEVENTO, A VALERE SUI FONDI DEL "PIANO DI COESIONE E SVILUPPO" PER LA TOTALE CONTRADDIZIONE CON GLI OBIETTIVI DEL PIANO STESSO

Ad iniziativa del Consigliere Luigi Abbate

1. PREMESSA

- Di seguito all'accordo tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Campania, firmato il 17.09.2024, finalizzato allo sviluppo infrastrutturale, economico e sociale, è stato ammesso a finanziamento (a valere sulla linea "07.05 Mobilità Urbana"), l'opera "Lavori di completamento dell'asse interquartiere tra area stadio, Rione Libertà e Viale Mellusi" (CUP: J81B24000590006), per un importo interamente finanziato di €29.400.000,00;
- Con nota prot. n. 117430 del 10.10.2024, la Giunta Regionale della Campania comunicò al Comune di Benevento che: "Alla luce delle disposizioni riportate, nelle more del completamento dell'iter di controllo cui farà seguito la materiale disponibilità delle risorse FSC 2021-2027 e il provvedimento di finanziamento dell'intervento in oggetto, si invita Codesto Ente a porre in essere, per quanto di competenza, tutti gli adempimenti funzionali al tempestivo avvio delle procedure di appalto per l'affidamento dei lavori e/o delle forniture di beni/servizi. Ciò anche al fine di garantire, da subito, un sollecito ed adeguato avanzamento della spesa in linea con gli obiettivi fissati nell'Accordo per la Coesione anche in vista dei target prescritti dall'art. 2, comma 4, D.L. n°124/2023";
- Con delibera n°300 del 18 novembre 2024, la Giunta del Comune di Benevento approvò la proposta del RUP, Ing. Alfredo Riondina, delibera che reiterava una identica, approvata il 14 ottobre 2022;
- Con tale delibera si approvò uno scarno Studio di fattibilità composto dei seguenti elaborati:
 - Tav. R.1- Relazione tecnica generale o e quadro economico
 - Tav. IT.1 - Corografia
 - Tav. IT.2 - Stralcio strumenti urbanistici
 - Tav. IT.3 - Stralcio aerofogrammetrico dell'area di intervento
 - Tav. P.1- Planimetria programmatica di insieme con indicazione delle opere
 - Tav. P.1- Planimetria generale via Martiri d' Ungheria profili stato di fatto e progetto
 - Tav. ET.1 - Computo metrico generale e quadro economico riepilogativofino alla concorrenza di €30M€;
- La parte predominante dell'opera sarebbe costituita dall'attraversamento, mediante gallerie, a tre canne sovrapposte, del saliente collinare, posto in direzione appenninica da Nord-Ovest a Sud-Est, su cui la città si è sviluppata dagli anni 1930:
 - la superiore avrebbe l'estremo inferiore a Via Delle Puglie e l'estremo superiore all'altezza del civico 5 di Via Martiri d'Ungheria,
 - l'intermedia avrebbe l'estremo inferiore collocato a Via Avellino e l'estremo superiore all'altezza della mezzeria tra i civici 15 e 17 di Via Martiri d'Ungheria,
 - l'inferiore avrebbe l'estremo inferiore collocato sotto Via Avellino e l'estremo superiore all'altezza della Via Michele Foschini.

2. RILEVATO CHE

- ✓ l'esame tecnico del progetto rende palese il contrasto tra le finalità del piano FSR e il progetto stesso, che disegna un'opera inutile e dannosa, per le seguenti ragioni:



Consiglio Regionale
della Campania

- La galleria superficiale non è destinata al traffico tant'è che è individuata come **spazio funzionale**. In risposta alle motivate contestazioni del comitato che si oppone, l'amministrazione municipale ha inventato disparate destinazioni: luogo di shopping, luogo per mostre e, infine, stazione per la futura metropolitana cittadina. Una serie di assurdi in una città che vede diminuire la popolazione residente, che può vivere all'aperto e non ha necessità di andare sotto terra, che vede chiudere negozi ovunque: tutto senza tenere conto dell'espandersi dello e-commerce.
- La galleria intermedia, che è il top della programmazione dell'ingegneria delle strade, **collegherebbe due sezioni nello stesso quartiere a distanza di 150m, percorribili, oggi, con 450 passi**. L'esame delle direzioni di circolazione e della posizione delle sezioni d'estremità mostra che il risultato consisterebbe in un autentico assurdo, con un aumento della pericolosità derivante dall'aumento dei punti di conflitto. Anche per questa galleria, l'amministrazione municipale, sempre ex post e in risposta alle critiche, ha inventato una funzione di parcheggio, impossibile perché l'articolo 158 del Codice della strada lo vieta in galleria;
- La galleria profonda, che passerebbe sotto le Vie Avellino e delle Puglie, verrebbe a giorno nella parte terminale di Via Martiri d'Ungheria, all'incrocio con Viale Mellusi, uno degli incroci più intensamente frequentato della città e direzionerebbe il traffico veicolare, dal rione Libertà, lungo due strade, Via Nicola Sala e Viale Mellusi, già intensamente percorse. Un aumento della densità di traffico, un aumento dei punti di conflitto, un assurdo per la difficoltà di direzionare il traffico nel senso verso il Rione Libertà.

3. **VALUTATO CHE**

- ✓ L'impatto sulla Via Martiri d'Ungheria e sui suoi abitanti sarebbe devastante. Ne risulterebbe:
 - una successione di tre voragini, in uno spazio lungo 250m,
 - una perdita di superficie fruibile,
 - la presenza di spazi ingestibili, come testimonia la rovina di qualsiasi tentativo di aprire spazi sotterranei in questa città,
 - un aumento dell'inquinamento atmosferico, già presente per scelte irrazionali pregresse,
 - una perdita di vivibilità, anche per l'aumento dell'insicurezza sociale;
 - un aumento dell'insicurezza, della stabilità degli edifici in una zona ad elevata sismicità, per gli effetti, mai studiati e irresponsabilmente trascurati dall'amministrazione comunale, attuale e precedente, per totale ignoranza dei temi che un'opera del genere comporta sull'intorno, sia in fase d'esercizio sia nel transitorio;
- ✓ La chiusura sostanziale della circolazione stradale della Via Martiri d'Ungheria avrebbe un effetto traslativo della densità del traffico: l'eliminazione di un collegamento trasversale tra i due Viali imporrebbe di percorrerli fino in fondo, con un l'effetto deleterio dell'intasamento in Via Meomartini, già molto spesso a livello F o di capacità, per la presenza di servizi, ma, soprattutto, per la classica urbanizzazione irragionevole, che caratterizza le città.

4. **CONSIDERATO CHE**

- ✓ l'opera fu concepita negli anni 1980, come parte di un anello di circolazione stradale, interno a quello disegnato dalle connessioni degli assi stradali di comunicazione verso l'esterno;
- ✓ tale disegno è fallito per le seguenti ragioni
 - il braccio di connessione dall'asse Caianello- A24, sito in contrada Cellarulo, in sinistra del Fiume Calore, in area sommersibile, fu sommerso dalle piene (2015) e dalle morbide (2010) del Fiume. La costruzione mise a giorno i resti dell'antico Cellarium, vestigia della prima Benevento. Essa fu fermata. Fu ideato e costruito un luogo archeologico. Tutto è oggi seppellito, com'è naturale che sia. Risultato 5M€ buttati via;
 - questo impedimento costrinse a connettere l'asse esterno con la viabilità interna mediante circuiti poco razionali;

- il braccio di connessione verso Nord-Est non è mai stato realizzato;
- ✓ proprio la costruzione di queste gallerie fu interrotta dall'intervento della procura della repubblica di Milano;
- ✓ il progetto originario è privo di qualsiasi analisi dei bisogni di traffico e fu sostenuto da una propaganda che voleva la città di Benevento espandersi fino a raggiungere i 100.000 abitanti;
- ✓ gli elaborati denominati "Completamento.....etc....." sono altrettanto privi di qualsiasi analisi della situazione e dei fabbisogni attuali. La città di Benevento ha visto la popolazione ridotta a circa 55.000 abitanti e il numero dei veicoli circolanti a circa 36.000, l'emigrazione della parte giovane prosegue e la circolazione stradale è costituita da flussi in ingresso e uscita verso centri limitrofi dove il costo della vita è meno caro.
- ✓ Il legislatore pone al primo punto di una progettazione di un'opera la sua utilità: **a) il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività**. Tale studio di dimostrazione del reale soddisfacimento dei bisogni si impone a 40 anni di distanza temporale dalla progettazione, ancor di più considerando che è cambiato il quadro normativo, sono disponibili strumenti di analisi ingegneristica, inesistenti all'epoca, gli interventi urbanistici devono rispondere a criteri diversi, con privilegio dei parametri che caratterizzano la vivibilità di un sito, tra cui sono da escludere gli incrementi di traffico veicolare privato;

5. **RITENUTO CHE**

- ✓ costituisca un assurdo impegnare una cifra assolutamente considerevole (30M€) per un'opera che è in palese e aperta contraddizione con i concetti del piano perché:
 - determina rottura con gruppi di cittadini, sui quali sarebbero concentrati tutti gli impatti negativi;
 - è caratterizzata dall'assurdità ed è palesemente inutile;
 - tampoco risponde a criteri di "sviluppo" ossia di produttività e di ottimizzazione del rapporto costi-benefici, essendo visibili e quantificabili i primi, ma inesistenti i secondi per la negatività dell'impatto;
 - sono omessi i costi che la collettività dovrebbe sopportare per la manutenzione, particolarmente gravosa, e per la sicurezza urbana;
- ✓ appare assurdo impegnare risorse rilevanti su un intendimento non supportato da studi seri, ma semplicemente proposto mediante una serie di elaborati che niente hanno a che vedere con il disposto legislativo **Codice degli appalti – DLgs 36/23 e DPR 207/10 Articolo 14**.

6. **TANTO PREMESSO, RILEVATO, VALUTATO, CONSIDERATO E RITENUTO SI CHIEDE CHE IL CONSIGLIO REGIONALE IMPEGNI LA GIUNTA**

- ✓ A subordinare il finanziamento al Comune di Benevento:
 - alla revisione totale del progetto, con la condizione pregiudiziale dell'eliminazione delle gallerie;
 - all'elaborazione di un progetto, che risponda a criteri urbanistici aderenti alle necessità di miglioramento della vivibilità ossia alla riduzione del traffico veicolare privato, al fine di ridurre l'inquinamento, problema particolarmente grave in una città che naviga agli ultimi posti per il clima e che vede l'incremento delle ondate di calore estremo, e che sia realmente e inequivocabilmente coerente con le finalità di coesione e sviluppo del piano.

Napoli, 18/06/2025

