

(sotto il profilo della rendita culturale, turistica, occupazionale, ecc.).

Prende corpo e si forma così quella metodologia più opportuna, che con l'avvio del presente lavoro è stata sperimentata e che vede porre sullo stesso piano le esigenze di servizio e di crescita economica dei centri urbani interessati dal progetto viario e la esigenza di tutelare e, ove è possibile, valorizzare il patrimonio culturale esistente nell'area medesima.

La metodologia è stata impostata lasciando lo spazio iniziale all'intraprendenza tecnologica progettuale del tecnico dei trasporti e prevedendo contestualmente l'esplorazione e lo studio conoscitivo vocazionale e storico di quella fetta di territorio che le citate esigenze sociali ed il progetto indicano come possibilmente interessato dall'opera di intervento.

Il territorio coinvolto dal progetto «matematico» è stato sottoposto ad accurate analisi ed indagini, da cui sono emerse caratteristiche di valore determinante.

Questo lavoro rappresenta quindi una fase di un esperimento indubbiamente più vasto volto a migliorare, nel modo più corretto possibile, la progettazione strutturale.

Se è pur vero che un'infrastruttura viaria innesca inesorabilmente meccanismi di sottrazione di porzioni del territorio all'uso evolutivo del medesimo, riteniamo tuttavia che il comportamento metodologico e progettuale che si è avviato con il presente lavoro possa consentire un concreto controllo e una migliore qualificazione dell'azione trasformatrice nei confronti di un contesto ricco di valori storici e paesaggistici rilevanti. E non di meno rende attuabile un intervento su equilibri geologici, fisici ed ambientali che si configura non tanto come opera ingegneristica fine a se stessa quanto piuttosto come operazione diretta anche a valorizzare (con soluzioni ottimali anche di tipo cantieristico) singole aree, soggetti e valenze particolari in un rapporto di reciproco rispetto e pertinenza.

e.m.

b - La direttrice viaria Civita Castellana - Viterbo: dall'ipotesi di progetto alla verifica sul terreno

L'Amministrazione Provinciale di Viterbo ha inteso svolgere, nell'ultimo decennio, un ruolo attivo di riequilibrio e di rilancio economico del proprio territorio rapportando elementi nuovi che hanno rotto concezioni cristallizzate della società viterbese (metano, centrale nucleare, Centro Merci,

Università, Piani Integrati Mediterranei) a valutazioni programmatiche più particolari. Una di queste valutazioni è stata la direttrice Civita Castellana - Viterbo.

Nel 1981 il problema si pose sino in fondo sapendo di dover coniugare, rispetto a precedenti elaborazioni, la necessità di un collegamento tra Viterbo e Civita Castellana con ipotesi di sviluppo economico dei paesi della dorsale esterna Nord-Est dei Cimini (Canepina, Vallerano, Vignanello) nella convinzione che in questi territori dovevamo avviare, con tale intervento, possibilità di sviluppo economico che si collegassero con le aree di Corchiano, Fabrica di Roma e Civita Castellana da una parte e di Soriano e Viterbo dall'altra.

Sapevamo che l'ipotesi progettuale sarebbe stata calata in specifiche realtà che avevano, ed hanno, oltre alla necessità di una infrastruttura essenziale, emergenze specifiche quali il pericolo delle vibrazioni sulle costruzioni adiacenti la viabilità provinciale, l'inquinamento atmosferico ed il degrado ambientale dei centri storici.

Quindi, la necessità di una ipotesi progettuale che tenesse conto:

a - della necessità di realizzare un asse viario che servisse da supporto alle economie locali spesso così diversificate che si incontrano tra Viterbo e Civita Castellana;

b - della soluzione dei problemi di traffico per i centri di Canepina, Vallerano e Vignanello;

c - di un inserimento ambientale che non sconvolgesse le zone agricole e l'ambiente naturale e culturale dei territori attraversati.

A tutto questo aggiungevamo la valutazione di non lavorare in un sistema chiuso, rispetto al resto della viabilità, in primo luogo nazionale. Nacque così l'ipotesi di un raccordo tra il bivio di Centignano e la superstrada Viterbo - Orte (tratto della trasversale Nord).

Un intervento di così ampia portata necessariamente presupponeva un approfondito studio di fattibilità: per questo un'équipe di progettisti dell'Ufficio Tecnico dell'Assessorato ai Lavori Pubblici e Trasporti, che si sono avvalsi di tecnologie avanzate, ha elaborato «a tavolino», con un programma computerizzato, un tracciato di massima, preferendolo ad altri possibili per il vantaggio che ne sarebbe scaturito rispetto ai costi dell'esecuzione: l'ipotesi - che coinvolge i territori comunali di Civita Castellana, Fabrica di Roma, Corchiano, Vignanello, Vallerano, Canepina e Soriano nel Cimino - è stata quindi sottoposta alla verifica diretta sul territorio. La metodologia elaborata ed applicata in proposito dall'Amministrazione Provinciale, attraverso gli Assessorati competenti mira ad un preciso obiettivo: arrivare a formulare ipotesi di in-

tervento sul territorio in ragione delle sue concrete vocazioni e qualificazioni.

Tale obiettivo, per quanto possa contenere ragioni anche politiche ed economiche, si configura, in termini più generali, come obiettivo sociale che ha, come finalità prioritaria, il «migliore uso» del territorio. Ciò comporta, in primo luogo, la determinazione delle condizioni «permanenti», d'ordine naturale, fisico e ambientale, che qualificano l'utilizzazione del territorio e le sue destinazioni d'uso.

È nata a questo punto la necessità di verificare le ipotesi tecnico-politiche elaborate.

A tal fine l'Assessorato ai LL.PP. ha affidato al Centro di Catalogazione dei Beni Culturali dell'Amministrazione Provinciale di Viterbo, il compito del riscontro, della ricontestualizzazione del progetto nell'area effettivamente interessata.

Il metodo di «ipotesi e verifica», peraltro già indicato nelle intenzioni della legislazione regionale (legge 72/1975 Regione Lazio), applicato ad un progetto che investe una realtà territoriale di vaste proporzioni, ha come risultato un valore documentario mirato a dare corpo ad una progettazione che valuti a monte rischi e costi, altrimenti decuplicati da una politica di interventi miope e disattenta. Allo studio della direttrice viaria, dettato da criteri di irrinunciabilità di ordine economico e sociale si sono così aggiunte altre istanze: di valorizzazione e recupero del patrimonio, in primo luogo dell'ambiente e delle valenze culturali che esso conserva.

L'esame diretto della fascia territoriale proposta, effettuato dal Centro di Catalogazione dei Beni Culturali, consente ora di conoscerne le determinanti morfologiche e culturali, di apprezzarne la portata e di valutare in quali situazioni apportare varianti e modificazioni alla ipotesi formulata. Valga per tutti l'esempio di Corchiano, come dato più eclatante scaturito dalla verifica. Conoscevamo tutti la presenza di emergenze archeologiche e storico-monumentali di quel centro, ma forse è la prima volta che si evidenzia con tanta chiarezza la concentrazione delle stesse, la configurazione di una vera e propria «barriera archeologica»: un elemento che pone seri problemi alla realizzazione di grandi interventi infrastrutturali.

La conoscenza approfondita di tale dimensione e di altre situazioni complesse, nonché di tematiche più generali (in particolare i problemi posti dalla vincolistica in atto e in itinere) induce a precise riflessioni sull'articolazione dell'ipotesi di progetto e soprattutto sta ad indicare la necessità che interventi così incisivi sul territorio richiedono non solo nuovi spunti di indagine tecnica e progettuale, ma anche nuovi e più concreti rapporti tra quan-

ti operano con competenze e responsabilità diverse sul territorio.

È nostra intenzione estendere in merito il dibattito sui risultati di questo lavoro, fornendo tutti gli elementi di valutazione che saranno richiesti, nella convinzione di non aver individuato un modello assoluto di «comportamento programmatico», ma una metodologia che suggerisce un tentativo di operare in modo diverso, cercando di superare la diffusa carenza degli strumenti conoscitivi di base.

a.c.

c - L'ipotesi di progetto: note tecniche

L'area territoriale interessata dal progetto della direttrice si identifica, idealmente, all'interno del secondo quadrante in cui può essere in linea di massima diviso l'intero territorio provinciale dalle due grandi vie di comunicazione costituite dalla via Cassia e dalla costruenda trasversale Orte - Viterbo - Civitavecchia.

È delimitata all'esterno da quattro strade del primo livello (nazionali ed autostrade) che sono, rispettivamente, ad Est l'Autostrada del Sole, a Sud parte della Flaminia e la via Nepesina, fino all'altezza di Monterosi, ad Ovest la via Cassia e a Nord il tronco Viterbo - Orte della nuova trasversale. All'interno di questo quadrante così delimitato esiste una serie di collegamenti viari realizzati da strade provinciali e comunali aventi la funzione di permettere le relazioni di traffico tra i centri sparsi nel comprensorio.

Uno degli elementi necessari per lo sviluppo dello studio di fattibilità si incentrava necessariamente sull'esame di questa rete in rapporto alle sue caratteristiche di efficienza e funzionalità.

Si è reso necessario pertanto eseguire una estesa campagna di rilievi che ha consentito di raccogliere tutte le informazioni relative allo stato di funzionalità della rete suddetta (lunghezza degli elementi della rete, tempi di percorrenza, fattori di ritardo, elementi caratteristici, dati di traffico), le quali costituiscono il presupposto per la formulazione di ipotesi alternative e per la definizione dei criteri generali di intervento.

Non riteniamo necessario esporre in dettaglio, in questa sede, i molteplici elementi scaturiti da tale indagine, preferendo invece dare spazio alla illustrazione dei risultati ottenuti dal lavoro di raffronto e comparazione tra i dati relativi allo stato di fatto e quelli ipotizzabili per la nuova infrastruttura viaria, nelle diverse soluzioni individuate. È questa infatti la fase più delicata, ma anche più importante dell'intero processo di studio, in quanto