

INTRODUZIONE

a - Il recupero dell'ambiente alla luce dei problemi della viabilità e dei trasporti

Nella attuale organizzazione della società i mezzi di trasporto motorizzati su strada rappresentano elementi essenziali della vita quotidiana ed al contempo strumenti di sviluppo delle attività produttive, sociali ed economiche, siano esse di carattere commerciale o terziario-direzionale.

Risulta pertanto logico che, se si vuole in tempi ragionevolmente brevi e con risultati efficaci trasferire qualità di economia e di benessere sociale da un posto all'altro, o trasportare nuove situazioni di consumo e di servizio in luoghi ove ancora queste non vi sono giunte, vanno potenziate e sviluppate le strutture di base che permettono l'uso degli autoveicoli sia privati che collettivi: le vie di comunicazione e le strade, di ogni ordine e dimensione, i relativi servizi e infrastrutture e adeguati impianti di funzionamento e manutenzione.

Il progetto quindi di una direttrice viaria assume il valore di un profondo progetto «sociale», che sarà tanto più valido quanto maggiore sarà l'impegno progettuale e politico a realizzarlo, in termini di durata e alta capacità di trasporto, sia in media di traffico giornaliero, sia in percentuale di presenza di categorie di veicoli (con particolare interesse per quelli cosiddetti «pesanti»).

Se l'automobile ed in generale tutti i mezzi di trasporto motorizzati agenti su strada sono divenuti tanto indispensabili allo sviluppo della nostra società, è innegabile che in molti casi questi si presentano addirittura in contrasto con innumerevoli aspetti legati al settore della conservazione dei valori storico-artistici e ambientali distribuiti sul territorio.

È indubbio che l'introduzione di elementi di viabilità nel territorio costituisce (anche nei casi di migliore qualità progettuale e formale dell'opera stradale) un reale impatto con una situazione stratificata di valori spesso poco «disponibile» in senso storico-scientifico ad essere repentinamente mutata o cancellata.

Troppo spesso i temi della viabilità sono stati trattati con totale disattenzione nei confronti di una conoscenza preordinata delle qualità storico-ambientali del territorio con il progressivo isolamento delle comunità professionali chiamate alla progettazione viaria e dei collegamenti, che hanno applicato sempre più una «cultura dei trasporti» e delle tecniche di progettazione viaria forte-

mente tecnicistica, alimentata dalla crescente applicazione dell'informatica e del sussidio del computer, che oggi purtroppo si presenta con un linguaggio ancora difficile e poco comprensibile.

Queste situazioni dipendono indubbiamente dall'affermazione e dall'approfondimento di due culture (una storica, l'altra tecnica) che non sono mai riuscite a prevedere e programmare in modo complessivo e totale il rapporto tra conoscenza, progettazione e programmazione.

Constatato dunque quanto sia indispensabile il trasporto motorizzato su strada, per fini di sviluppo sociale, si rende necessario avviare un modello progettuale che renda compatibile la costruzione di questo sistema di trasporto con la situazione che lo deve accogliere, sia per superare in modo corretto il concetto fortemente negativo di infrastruttura viaria quale elemento perturbatore della realtà territoriale, sia per ricavare proprio da questa presenza e dal suo uso i massimi benefici. Questa lunga serie di riflessioni costituisce la base per creare una via alternativa alle prassi usuali attraverso una adeguata metodologia.

La progettazione ottimale di interventi sul territorio con strutture viarie e di collegamento implica approcci disciplinari diversi e la messa a punto di obiettivi strategici, con il contributo di molteplici esperienze e competenze professionali, ove possano realizzarsi rapporti diretti tra l'ingegnere del traffico, l'economista, il demografo, l'ecologo, l'archeologo, il paesaggista, il designer ambientale (figura professionale attivissima in altri paesi e pressochè inesistente in Italia). Il problema quindi risulta risolvibile con il contributo di separati prodotti professionali, con una metodologia (tutta ancora da codificare) che nella dimensione minima deve prevedere costanti fasi di programmi, di progetto, di verifiche analitiche e scientifiche, e di conseguenti varianti, e l'adozione di tecniche di studio e dimensionamento del progetto calibrato in base non solo all'aspetto tecnico del territorio (suscettibilità e valore economico, pendenze, qualità dei terreni, costi fondali, ecc.), ma anche dimensionato sulla base di una precisa conoscenza della distribuzione dei valori ambientali, delle vocazioni, del patrimonio storico-archeologico e monumentale, che nella complessità degli aspetti usiamo definire «Beni Culturali». Questi costituiscono proprio quel tessuto valorizzante e valorizzabile dell'ambiente, spesso fin troppo sottovalutato in chiave di valore economico e finanziario

(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-