

Viterbo, 1924-1927: il primo passo verso l'attuale immagine del centro storico

Anno 1900 c. - Piazza del Teatro prima dei lavori di copertura dell'Urcionio

Nella voce dedicata a Viterbo, un'enciclopedia geografica pubblicata alcuni anni or sono la colloca "sulle due rive del f. Urcionio"¹: un'indicazione topograficamente ineccepibile (anche se il termine *fiume*, chiaramente espresso nell'abbreviazione, può sembrare sproporzionato per indicare il modesto corso d'acqua cui fa riferimento), ma che oggi non può più trovare conferma in un nostro riscontro visivo, poiché da parecchi decenni la valle che divideva in due l'abitato cittadino è stata in gran parte colmata, ed il terreno sotto il quale, a parecchi metri di profondità, le acque dell'Urcionio continuano a scorrere in galleria, è costellato di edifici e solcato da vie brulicanti di vita.

I lavori che trasformarono profondamente l'immagine del centro di Viterbo vennero effettuati nel ventennio intercorrente fra le due guerre mondiali; ma in genere se ne ricorda soprattutto la seconda fase, quella cioè che, tra il 1931 ed il 1936, portò alla creazione dell'area su cui venne poi aperto il nuovo sistema viario di collegamento tra Piazza Verdi e Piazza del Plebiscito, ed alla successiva costruzione di una serie di palazzi destinati ad ospitare vari uffici pubblici (Poste, Banca d'Italia, Genio Civile). Un'importanza non minore ebbe, tuttavia, la fase precedente, relativa alla sistemazione di tutta la zona compresa tra la Piazza Verdi e il tratto della Cassia denominato, nelle piante di allora, *Strada provinciale di circonval-*



zione, con cui fu aperta una via di raccordo che non tardò a divenire uno dei più frequentati varchi di accesso al centro cittadino. Mi sembra opportuno, perciò, rifare la storia di questo primo passo compiuto dalla città verso l'acquisizione della sua attuale immagine, sia per individuarvi la necessaria premessa ai lavori successivi, sia per fare doverosa memoria degli amministratori civici che ne decisero la realizzazione e dell'imprenditore cui essa venne affidata, il cui nipote sig. Valentino Soldati - che ringrazio vivamente per la cortese disponibilità - ha messo gentilmente a mia disposizione le copie dei documenti su cui si fonda questa ricerca.

Negli anni immediatamente successivi alla conclusione della prima guerra mondiale, l'area di cui

parliamo presentava un aspetto profondamente diverso da quello di oggi. Il Corso, allora intitolato a Vittorio Emanuele III, e la Via Principessa Margherita (oggi Via Matteotti) erano raccordati da un semicerchio di case che i viterbesi chiamavano *la Svolta*, e che occupava lo spazio dove oggi si apre la Via Marconi. Alle spalle di questi fabbricati, il corso dell'Urcionio si snodava a cielo aperto lungo un'angusta valle che divideva in due l'abitato cittadino e, dopo il Ponte Tremoli (che era in asse con la Via Cairoli), proseguiva nella più ampia valle di Faul, uscendo dalle mura nei pressi dell'omonima porta e continuando poi nella campagna, verso la zona termale. Di fronte alla Svolta si apriva una piazzetta, che prendeva il nome di *Santa Rosa Dipinta* dall'immagine

¹ Compact - Enciclopedia Geografica
De Agostini - Novara, 1989, p. 1258,
col. 2.

posta all'imbocco della salita che conduce al santuario della Patrona. Di qui, per giungere alla Piazza Verdi bisognava superare una strettoia formata da alcune costruzioni, tra cui il vecchio Teatro Margherita, e da terreni coltivati ad orto. Nel tratto più a monte, al di là della Cassia e della ferrovia, l'Urcionio dalle vicine alture scendeva, tra orti e canneti lungo il tracciato dell'attuale Via Genova, entrava in un fornice posto sotto la Cassia e, riaffiorando subito dopo, passava sul fianco dell'edificio del Teatro Unione e scorreva al margine della Piazza Verdi. Pertanto, per andare da questa piazza all'esterno della cerchia delle mura urbane bisognava deviare sulla sinistra e raggiungere la porta che i viterbesi chiamavano (e chiamano tuttora) *Murata*, perché, dopo una chiusura durata parecchi secoli, solo nel 1920 era stata riaperta e ribattezzata Tiberina, perché *“da tale porta si accede più direttamente alle strade che, per Orte e Bagnorea, portano al Tevere”*.

Il piccolo varco che consentiva il deflusso delle acque al di sotto del piano stradale della Cassia si apriva alla base delle mura civiche, e lo strano nome di *Gabbia del Cricco*, con il quale esso veniva indicato dai viterbesi, e che - come vedremo - è usato anche nella documentazione relativa ai lavori, ricordava una drammatica alluvione di due secoli prima. Infatti, il 26 ottobre 1706 l'onda di piena dell'Urcionio - ingrossato

dalle piogge e, probabilmente, salito di livello anche perché il passaggio sotto la Cassia era stato ostruito dall'accatastamento dei detriti trasportati dalle acque - si era aperta un varco nelle mura civiche e si era abbattuta rovinosamente sulle case vicine, attraversando poi impetuosamente tutta la città e diroccando anche parte del tratto opposto della cinta muraria, nei pressi della Porta Faul. Le gravi conseguenze dell'alluvione, che aveva provocato una ventina di morti, indussero il governatore della provincia, Francesco Foscari, a dare una più sicura sistemazione all'apertura attraverso cui il fiumicello entrava nell'abitato, ampliandola e proteggendone l'ingresso a monte con un semicerchio di robusti pali, da cui nacque, nella fantasia popolare, la pittoresca denominazione. In effetti, le inondazioni verificatesi in anni successivi testimoniarono l'efficacia della soluzione messa in atto dal Foscari. Ad esempio, quella del 1735 danneggiò piuttosto seriamente le circostanti campagne, ma i quartieri cittadini rimasero indenni.

Fu negli anni immediatamente successivi alla prima guerra mondiale che si cominciò a porre il problema di trasformare radicalmente la parte dell'abitato dove scorreva l'Urcionio, per adeguarla alle esigenze di una città moderna: un problema che fu più sentito a

partire dal 1927, quando fu restituito a Viterbo il ruolo di capoluogo di provincia, e la cui urgenza appariva dettata da due ordini di motivi. In primo luogo, il fatto che fin dagli inizi del '900 erano state captate, per provvedere alle accresciute esigenze idriche della città, le sorgenti del vicino monte Palanzana, che alimentavano il corso d'acqua, mentre questo, utilizzato come collettore degli scarichi fognari, era ormai divenuto una cloaca antigienica e maleodorante. Si considerava, poi, necessario sostituire alla direttrice viaria principale di attraversamento dell'abitato - rimasta sostanzialmente quella aperta fra il XVI ed il XVII secolo - un'altra più idonea alle mutate necessità del traffico veicolare. Si progettò, pertanto, di racchiudere le acque in una galleria, colmando poi la valle per ottenere nuove aree da destinare all'apertura di strade ed alla costruzione di edifici. Tali motivazioni apparvero più che sufficienti per giustificare lo svolgimento di una serie di lavori che avrebbero profondamente modificato quest'area del centro storico, nella cui realizzazione, però, ai vantaggi sopra accennati avrebbe fatto riscontro negativo l'irrimediabile perdita di alcuni suggestivi angoli della città. Una perdita che, tuttavia, appariva meno grave in un periodo in cui il rispetto per le testimonianze del passato si limitava alla conservazione del singolo monumento, che anzi si pensava di valorizzare

maggiormente isolandolo dal suo contesto ed attuando, così un'opera di *risanamento* della zona, ottenuto attraverso l'abbattimento delle costruzioni da cui esso era circondato: un complesso di antichi fabbricati che gli urbanisti di oggi avrebbero conservato con cura, considerandoli la sua insostituibile cornice, mentre allora venivano sbrigativamente definiti *catapecchie*.

Il primo tratto su cui venne effettuata la copertura del corso dell'Urcionio fu quello che andava "da via Porta Murata al sottopassaggio della ferrovia presso la gabbia del Cricco". Lo precisa il Capitolato speciale d'appalto, stilato il 3 novembre 1924 dall'ingegner Giuseppe Mainardi, capo dell'Ufficio Tecnico del Comune, nel quale è prevista anche "la costruzione di una strada da piazza S. Rosa Dipinta al sottopassaggio di cui sopra"². Questo documento è la premessa alla prima fase della serie di lavori che, nel quindicennio successivo, trasformò il centro di Viterbo in un grande cantiere, cancellando tante vestigia del passato e conferendo alla zona l'attuale fisionomia. Passiamo, ora, ad una più dettagliata analisi delle testimonianze che ci consentono di ricostruirne i successivi momenti.

Nel marzo del 1924, la necessità di una sistemazione della zona di Piazza Verdi, previa demolizione di alcuni fabbricati, viene sottolineata in un lungo articolo da un

² Municipio di Viterbo - ufficio Tecnico - Progetto per la copertura del fosso Urcionio da via Porta Murata al sottopassaggio della ferrovia presso la "gabbia del Cricco" e per la costruzione di una strada da piazza S. Rosa Dipinta al sottopassaggio di cui sopra - Capitolato speciale d'appalto - Viterbo, 3 novembre 1924.

³ Sotto il titolo: "Un grandioso progetto edilizio stradale e l'emissione di un prestito cittadino" l'articolo compare nella prima pagina del numero del 31 marzo 1924 de *La Rocca*.



periodico locale³. Sono posti in rilievo i motivi igienici che imponevano la copertura dell'Urcionio e la necessità di stabilire un raccordo stradale con la circonvallazione, che avrebbe alleggerito il traffico nella zona del passaggio a livello e, passando sotto la linea ferroviaria, consentito l'apertura di un collegamento con le case dei ferrovieri (non si parla ancora del quartiere Cappuccini, di cui tali case furono il primo nucleo). Con l'occasione, viene proposto di ricordare, nel nome della futura via, la recente annessione all'Italia della città di Fiume. Viene rilevato l'interessamento di cui gli amministratori comunali hanno già dato prova, ed in particolare gli elogi

dell'estensore dell'articolo vanno al sindaco Antonio Maturi ed all'assessore Filippo Ascenzi. In questo momento iniziale dell'impegnativo progetto troviamo, quindi, già uniti i nomi di quelli che saranno i due principali artefici, che durante la sua realizzazione si succederanno alla guida della città. Il primo fu sindaco dal 1923 al 1926, quando - in applicazione di due successive leggi del 4 febbraio e del 3 settembre, riferite rispettivamente ai Comuni con meno e con più di cinquemila abitanti - i consigli elettivi vennero aboliti e sostituiti dal podestà, assistito da una consulta comunale, entrambi di nomina governativa; da allora, come podestà, resse il Comune fino

al 1931. Il progetto di copertura della restante parte dell'Urcionio, già da lui promosso nel 1929, fu poi attuato da Filippo Ascenzi, suo successore dal 1931 al 1934.

Il giornale sopra ricordato, però, si preoccupa anche di indicare i mezzi di finanziamento dell'opera. Dopo aver calcolato sommariamente in un milione la somma occorrente per realizzarla, suggerisce di reperirla attraverso un prestito cittadino obbligazionario. L'idea viene raccolta dagli amministratori, come testimonia il verbale della seduta dell'8 maggio 1925, in cui il Consiglio Comunale viene chiamato a ratificare i provvedimenti relativi ai lavori⁴. Nella sua relazione, l'assessore Ascenzi comunica l'avvenuto versamento entro il termine stabilito del 31 marzo, da parte dei sottoscrittori del prestito di un milione, del primo decimo dell'importo delle obbligazioni assunte, stabilendo inoltre i termini per i versamenti successivi: due decimi entro l'ultima decade di giugno altri due tra il 21 ed il 30 settembre; il resto, dopo il 20 dicembre, con la probabilità di postporre tale termine ai primi mesi del 1926. Pertanto, si prevede di posticipare di sei mesi, o forse di un anno, la data d'inizio dell'ammortamento del prestito, inizialmente fissata al 1° gennaio 1926. Nella stessa seduta vengono definite le norme relative all'applicazione del contributo di miglioria per l'incremento di valore dei beni stabili, rustici ed urbani, siti nella

zona. La proposta dalla Giunta di calcolare la tassa sull'aliquota del 15% sul plusvalore acquistato dagli immobili viene approvata all'unanimità, poiché anche il consigliere Bazzichelli, che inizialmente aveva dichiarato di ritenerla eccessiva, si era poi conformato al parere della maggioranza.

Viene anche ratificata la decisione della Giunta di stralciare dal progetto generale le opere relative alla copertura dell'Urcionio tra la Svolta ed il sottopassaggio ferroviario ed alla costruzione della prevista strada di raccordo, per un importo presunto di 444.700 lire, cui se ne dovevano aggiungere altre 19.000 per lo spostamento di un lavatoio sito nella zona interessata. Già il 5 maggio era stato pubblicato l'avviso d'asta per l'assegnazione dei lavori⁵. Nel manifesto si precisava che l'asta per l'appalto sarebbe stata tenuta alle 11 del 30 maggio, a schede segrete ad unico incanto, e che la scheda predisposta dal Comune avrebbe indicato il minimo ed il massimo ribasso entro cui le offerte si dovevano mantenere. Per partecipare all'asta, i concorrenti dovevano depositare presso la tesoreria comunale ventiduemila lire a titolo di garanzia dell'esecuzione del contratto e dei lavori, ed altre diecimila per le spese. L'appalto sarebbe stato aggiudicato anche in caso di partecipazione di un solo concorrente. Il termine per il compimento dell'opera era fissato in duecento giorni lavorativi a partire

da quello della consegna. L'annuncio dell'asta compare l'11 maggio sulla Gazzetta Ufficiale⁶ e, due giorni dopo, sul Foglio degli Annunzi Legali della provincia⁷. L'appalto viene assegnato all'imprenditore Giuseppe Soldati, che ha offerto un ribasso del 17.60% sui prezzi base del capitolato e per effettuare i lavori stipula un mutuo di 150.000 lire con la succursale viterbese del Monte dei Paschi di Siena, delegando la banca a ritirare in suo nome gli anticipi erogati in corso d'opera dal Comune.

Il piano di effettuazione dei lavori prevedeva, anzitutto, la demolizione di alcuni fabbricati, che comprendevano un edificio di abitazione, una bottega, il vecchio teatro Margherita. Nelle pratiche di esproprio rientravano anche due piccoli orti - complessivamente, 200 metri quadrati - che si estendevano tra i fabbricati suddetti e le mura civiche. Tuttavia, il rilascio da parte del competente Ministero della dichiarazione di pubblica utilità, necessaria a procedere, tardava a venire. Secondo il periodico *La Rocca* (che, alla fine del settembre 1925, rifà la storia della pratica) persone non meglio precisate, nell'intento di evitare o, quanto meno, di rendere più difficili l'esproprio e la demolizione, avevano trovato negli uffici romani competenti un qualche appoggio per ostacolare l'iter della pratica. Per sbloccare la situazione, l'11 settembre una deputazione formata dal sindaco di Viterbo, Maturi,

⁴ Estratto dal Registro delle Deliberazioni del Consiglio Comunale di Viterbo - Adunanza dell'8 maggio 1925. Sessione straordinaria - N. 32 - Oggetto: *Provvedimenti diversi per il prestito del milione e per l'esecuzione dei lavori Piazza Verdi ecc.*

⁵ Comune di Viterbo - Asta per l'appalto delle opere da muratore ed affini per la copertura del tratto urbano superiore del fosso Urcionio e la costruzione di una strada da via Porta Murata al sottopassaggio della ferrovia, per l'importo di L. 444.700,00.

⁶ Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia - Parte seconda - Foglio delle inserzioni - Lunedì 11 maggio 1925, n. 109, p. 1622 2ª col.

⁷ Foglio degli Annunzi Legali della Provincia di Roma - Mercoledì 13 maggio 1925, n. 38, p. 732, 2ª col.

dal segretario politico (titolo che indicava il dirigente della sezione locale del partito fascista) Ascenzi e dal vice segretario del Comune, Linardi, si recò a Roma e fu presentata dall'on. Bottai - il futuro Ministro dell'Educazione Nazionale, un parlamentare fascista particolarmente legato a Viterbo - al ministro Giuriati, che promise il suo interessamento. Il 12 settembre, solo ventiquattro ore dopo l'incontro, il decreto che conferiva ai lavori il crisma della pubblica utilità era firmato. Il rapido superamento dell'ostacolo suggerisce toni trionfalistici all'articolista, il quale, dopo aver sottolineato nel lungo titolo che *"gli interessi, della generalità in regime fascista prevalgono agli interessati intrighi personalistici"*, sintetizza la sconfitta dei sabotatori del progetto nel significativo sottotitolo *"Una ciambella senza buco"*.

I lavori di copertura del tratto dell'Urcionio compreso nel piano stralcio procedettero speditamente, e si passò quindi alla fase successiva, che comprendeva la sistemazione della piazza e l'apertura della prevista via, per il cui tracciato furono proposte lievi modifiche rispetto a quello originario. Il 26 maggio 1926 la Giunta comunale bandisce l'asta per l'appalto per le demolizioni, partendo da una base di seimila lire. Tre giorni dopo vengono rese note le norme di esecuzione, che prevedevano un mese di tempo dal momento della consegna, con una penalità di cinquanta lire per ogni giorno di ritardo, da prelevarsi sul depo-



sito cauzionale di mille lire versato all'atto dell'aggiudicazione. L'assuntore - che rimarrà proprietario dei materiali risultanti dalla demolizione - dovrà provvedere ai lavori di puntellatura a carattere provvisorio eventualmente necessari nel corso dei lavori, mentre quelli

di carattere stabile, anche se da lui eseguiti, sarebbero stati a carico del Comune⁸. Il 4 giugno, Giuseppe Soldati ottiene l'appalto, con un aumento di cinquanta lire sulla base d'asta.

I lavori relativi alla costruzione della strada di collegamento con il

⁸ Giunta comunale di Viterbo - Estratto dal registro delle deliberazioni - Adunanza del 29 maggio 1926. Municipio di Viterbo - Ufficio Tecnico - Lavori per la copertura del fosso Urcionio e per la costruzione di una strada da Piazza S. Rosa Dipinta al sottopassaggio della ferrovia in prossimità della "Gabbia del Cricco". - Norme di esecuzione per la demolizione del fabbricato Moscatelli -

Sarzana in Piazza S. Rosa Dipinta.

sottopassaggio della ferrovia sono ormai terminati nei primi mesi del 1927. Il 2 marzo, infatti, l'ing. Mainardi compila la relazione che accompagna lo stato finale, ponendo anzitutto in rilievo il maggior costo registrato al termine dell'opera. Infatti, secondo il calcolo preventivo, la spesa indicata dal bando d'asta di 444.700 lire, decurtata del ribasso del 17,70% offerto dall'appaltatore, era scesa a L. 365.988,10. Invece, l'importo finale aveva raggiunto le lire 462.084, con una differenza in più di L. 96.095,90. In proposito, viene precisato che *“la spesa effettiva è risultata, in cifra tonda, uguale all'importo dei lavori preventivati senza detrazione del ribasso contrattuale”* (in realtà, lo supera di un po' più di diciassettemila lire). La differenza, comunque, si spiega con l'omissione, nel calcolo iniziale, di alcuni lavori di preventivo, calcolati approssimativamente in ventimila lire, cui se ne aggiungono cinquemila per l'effettuazione di altri maggiori lavori, in conseguenza delle modifiche apportate il 10 aprile 1926 al primitivo progetto. Viene poi precisato che gli ulteriori lavori non calcolati preventivamente *“trovano la loro giustificazione nell'importanza dell'opera che non poteva subire mutilazioni sia dal lato costruttivo sia dal lato estetico”*. La relazione conclude facendo presente che, per il completamento della strada, è prevista l'effettuazione di qualche altro lavoro, ancora da appaltare,

per un importo presunto di centomila lire⁹. Sulla base di questa relazione, e tenuto conto del fatto che gli aumenti verificatisi in corso d'opera superano di poco la somma preventivata nel bando per la gara d'asta, il 13 giugno 1927 Antonio Maturi (che da qualche mese aveva sostituito alla qualifica di sindaco quella di podestà) autorizza la maggiore spesa, anche in considerazione del fatto che *“vi è un margine più che sufficiente nel fondo del milione, ricavato dal prestito emesso per l'opera della quale si tratta”*¹⁰. Il carteggio si conclude con la richiesta da parte del Prefetto, in data 25 giugno, di copia della relazione dell'Ufficio Tecnico, che gli viene regolarmente inviata cinque giorni dopo.

Così, nell'arco di circa due anni e mezzo, giunse a completamento la prima fase di quella serie di lavori che avrebbero radicalmente trasformato l'aspetto della città. Per la nuova via - che si rivelò ben presto di notevole importanza, sia per il raccordo con la Cassia, sia per il collegamento con i nuovi quartieri che stavano nascendo ad oriente della linea ferroviaria - non venne accolto il suggerimento di dedicarla alla città di Fiume (nome che fu poi attribuito al tratto di strada che congiunge le due frazioni di La Quercia e Bagnaia); si preferì chiamarla *XXVIII Ottobre*, a ricordo della data che aveva se-

gnato storicamente l'inizio del ventennio fascista e, dopo il tramonto del regime, è stata intitolata ai fratelli Rosselli. Al suo margine sorse, pochi anni dopo l'apertura, il palazzo del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, oggi sede della Camera di Commercio. Infine il 5 luglio 1934, quando l'edificio era ormai terminato, venne decisa la sistemazione dell'alveo dell'Urcionio nel tratto sottostante il palazzo, affidandone la realizzazione all'impresa Giorgio e Massimo Calabresi, che l'aveva costruito.

Il pubblico conosce, certo, più a fondo le fasi relative alla prosecuzione dei lavori di copertura dell'Urcionio verso la valle di Faul, per la maggiore ampiezza dell'area interessata e per le strade e gli importanti edifici che vi sono sorti; ma altrettanto importante, anche se quasi dimenticata, è la pagina dello sviluppo urbanistico di Viterbo che abbiamo rievocato in questa breve nota, prima tappa dell'itinerario che, in pochi decenni, ha trasformato l'immagine un po' fuori moda di un'antica e sonnolenta cittadina in quella di un centro vivo e moderno, al passo con i tempi e pienamente all'altezza del suo ruolo di capoluogo di provincia.

⁹ Municipio di Viterbo - Ufficio Tecnico - Lavori ecc. - Relazione in accompagnamento allo Stato Finale - 2 marzo 1927.

¹⁰ Comune di Viterbo - Estratto dal registro delle deliberazioni del R. Podestà - N. 121 - Maggiore spesa per lavori in appalto per la copertura dell'Urcionio e sistemazione di P. G. Verdi - 13 giugno 1927, pubblicata al-

l'albo pretorio il 18 giugno. *Una singolarità che si riscontra nel testo della delibera è l'indicazione di un diverso importo per il preventivo di appalto (447.000 lire anziché 444.700), per cui la differenza finale viene calcolata in quindicimila lire.*