

Elementi programmatici del piano regolatore di Gubbio. Promemoria per la conferenza dei servizi. Città di Gubbio, 6 febbraio 1960

Il Comune di Gubbio è caratterizzato da un amplissimo territorio (oltre 50.000 ha) per 9/10 montano e collinare, a scarso rendimento, ove si eccettui la lunga e stretta pianura che si stende, con andamento SE-NW, parallelamente alla catena dei 5 monti, ai cui piedi sorge a baricentro del comprensorio l'antica e storica città di Gubbio.

La presenza dello sbarramento montano a nord del complesso, confuso e disarticolato sistema collinare a sud della pianura e la conseguente lontananza geografica dalle altre città, l'assenza di collegamento ferroviario (per la non avvenuta ricostruzione della linea Fossato-Umbertide) e l'assenza di strade statali hanno finora contribuito a mantenere la città in uno stato di estremo isolamento, a tutt'oggi non ancora risolto anche se con l'avvenuto passaggio delle due strade provinciali a statali e con gli iniziati, ma purtroppo interrotti lavori della strada della "Contessa" (che da Cantiano permetterebbe di alleviare notevolmente l'attuale strada del passo di Scheggia, consentendo di passare dalla Flaminia alla Tiberina) dovrebbero ritenersi imminenti gli interventi statali per superare tale anacronistico e paradossale stato di isolamento.

Le scarse fonti di lavoro, causate in gran parte dalla scarsa produttività del suolo, superabile solo con opere di bonifica e di riforma che richiedono l'intervento dello Stato, oltreché dall'isolamento stradale e ferroviario, e dall'assenza di attività industriali (diretta conseguenza di tale stato di isolamento), hanno prodotto nel dopoguerra un massiccio esodo di popolazione giovane, soprattutto all'estero (Belgio, Lussemburgo), che, se ha costituito per il presente una valvola di sicurezza, ha tuttavia determinato una profonda incisione di forze giovani e riproduttive nel corpo del gruppo demografico eugubino, trasformando sensibilmente la struttura, che presenta ora andamento "decescente".

In una situazione di tal fatta, il P.R.G. si propone sostanzialmente:

- 1 di individuare le opere fondamentali atte a trasformare il reddito agrario, tra cui raccolta e distribuzione delle acque, rimboschimento, trasformazioni colturali a mezzo di irrigazione, ecc.;
- 2 di individuare le opere pubbliche occorrenti per integrare e modernizzare infrastrutture esistenti, e ciò al fine di rivitalizzare l'intero territorio eugubino, mediante una efficiente rete di strade statali e provinciali, ma anche di contribuire a risolvere problemi di traffico interregionale di notevole rilevanza;
- 3 di fornire una disciplina edilizia alla città ed alle espansioni, tenendo soprattutto conto dell'altissimo valore storico-monumentale della città di Gubbio, che vanta un complesso ambientale veramente unico ed interamente conservato che attende di essere valorizzato, costituendo esso una delle più cospicue testimonianze dello splendore della vita comunale italiana del XIII e XIV secolo.

Tralasciando per ora lo studio delle trasformazioni di cui al punto 1, che potranno

essere individuate non appena ultimato l'allestimento in corso della "carta delle colture", e lasciando da parte sia la specificazione degli interventi di risanamento con restauro, che formeranno oggetto di piani particolareggiati per la città entro le mura, sia la disciplina delle zone di espansione, che è stata quasi tutta regolata mediante tutta una serie di piani di lottizzazione in parte consensuali, eseguiti dall'Ufficio del P.R., si sottopongono per intanto all'approvazione degli enti convocati per la conferenza dei servizi alcune soluzioni viarie che si ritengono fondamentali per una efficiente organizzazione della rete di strade principali che confluiscono sulla città.

Schematicamente la rete viaria principale, in adiacenza alla città, si presenta come un diagramma a T, formato da tre rami; quello, secondo il meridiano costituito dall'antica strada eugubina, che da Perugia per il Piccione raggiunge frontalmente la città percorrendo il crinale dei colli, ed i due trasversali, ad andamento NW-SE, e che congiungono verso levante la Porta Romana con l'Osteria del Gatto (nodo tra la Flaminia e la SS. n. 76 per Fabriano), e verso ponente la Porta Castello con la Tiberina. E' da notare che un tempo il diagramma era in effetti a forma di croce, giacché a nord si innestava il traffico proveniente dalle Marche per il passo della Scheggia; tale strada però, per le sue caratteristiche di tracciato, che non consentono il passaggio ad automezzi pesanti, è ormai del tutto scaduta come strada di traffico, anche se mantiene ancora il carattere di strada turistica per il suggestivo scenario della valle del Bittaccione.

In definitiva quindi, il primitivo diagramma a croce è divenuto un incrocio a T. L'incontro delle tre braccia del T che un tempo si attestavano su tre porte delle mura, è stato da più di cinquanta anni risolto con una circonvallazione a valle delle mura, che costituisce tutt'ora l'unico, ingolfato e tortuoso collegamento dei tre bracci.

La circonvallazione ha inoltre ormai assunto un carattere spiccatamente urbano, né può assolvere il compito di smistamento del traffico, stante anche lo strettissimo imbocco del tronco del Piccione sulla traversa longitudinale.

Aggiungasi ancora il futuro innesto della strada della Contessa, oltre la Madonna del Ponte che, sostituendosi alla scaduta strada della Scheggia, verrà ad inserire una notevole corrente di traffico destinata a biforcarsi in parte verso Gualdo e in parte verso il Piccione e si comprenderà quanto sia urgente la risoluzione del sistema stradale attorno a Gubbio.

La soluzione che si propone consta di una nuova traversa dal Crocifisso a Madonna del Ponte, della lunghezza, di circa km. 4,00, capace di istituire uno scorrimento esterno del traffico di transito e di consentire agevoli smistamenti nelle varie direzioni.

La nuova traversa è prevista a due piste separate, con incroci in piano, ma con traffico incanalato da isole direzionali, ed è stata tracciata in modo da consentire alle espansioni della città di restare contenute, anche in un futuro molto lontano, entro tale anello, che verrebbe quindi ad assolvere alla funzione di "cintura esterna" della città.

Il tracciato segue dei punti obbligati:

- a** il varco tra le case di fronte al Cimitero, come punto di disinnesto;
- b** un varco fra le case per il passaggio sul Camignano, a sud della ex stazione ferroviaria;
- c** la presenza della Chiesa di S. Biagio come perno attorno al quale devia il tracciato;
- d** il punto di sbocco della strada della Contessa come punto di allacciamento della

nuova traversa.

Il tracciato comporta in totale n° 8 nodi di incrocio, compresi i due di capofila, e due ponti di luce modesta, sul Camignano e sul torrente S. Donato.

La soluzione descritta, indicata sulla planimetria alla scala 1 : 10.000 allegata, è inoltre determinante per l'intera struttura dell'espansione, compresa fra il vecchio tracciato delle ex strade provinciali e la nuova traversa.

Data quindi l'importanza dell'opera si sottopone tale proposta al parere degli Enti interessati.

Nella stessa conferenza dei servizi sarebbe inoltre auspicabile che fossero discussi anche i punti seguenti:

- 1 opportunità o meno di riattivare il tronco ferroviario Fosato-Umbertide;
- 2 collaborazione degli enti alla individuazione delle soluzioni nei problemi della trasformazione agraria;
- 3 indirizzi sulla istituzione di zone industriali;
- 4 utilizzazione dei giacimenti di lignite nella località Branca;
- 5 ubicazione e soluzione di alcune attrezzature pubbliche, quali: il nuovo Ufficio Postale, e il nuovo Stadio.

Poiché i problemi succitati costituiscono la parte più impegnativa del piano nei confronti degli investimenti statali diretti o indiretti, si ritiene che la loro preventiva discussione e risoluzione in sede di conferenza dei servizi potrebbe agevolare in modo considerevole la formazione del piano, dato che gli aspetti che riguardano ed impegnano più propriamente l'attività comunale, sono stati finora impostati e condotti a soluzione in atmosfera di reciproca comprensione fra Amministrazione, progettista ed interessati e non hanno quindi finora provocato problemi tali da dover essere sottoposti per la soluzione al parere della conferenza dei servizi.

