

Accessibilità, attrattività e residenzialità: una strategia integrata per il rilancio del centro storico di Viterbo

Raffaele Miele

1. Premessa – 2. Definizione degli obiettivi e degli strumenti strategici – 3. Proposta di sistema di sette parcheggi fuori terra a servizio del centro storico – 4. Una torre di cristallo per la Macchina di Santa Rosa – 5. Viterbo Città del Cinema, polo del cinema e dell'audiovisivo della Tuscia – 6. La sostenibilità economico-finanziaria dei tre progetti

1. Premessa

La proposta qui presentata intende offrire un contributo costruttivo al dibattito sul futuro del centro storico di Viterbo e non si pone in contrapposizione né in sovrapposizione alle iniziative già avviate dall'amministrazione comunale o da altri soggetti istituzionali e civici. Essa nasce dalla consapevolezza che il tema della rigenerazione del centro storico richiede una visione condivisa e un approccio capace di andare oltre interventi puntuali o misure emergenziali.

Il valore della proposta risiede nel tentativo di mettere a sistema, in un unico quadro strategico di medio-lungo periodo, accessibilità e mobilità, attrattività culturale, residenzialità e sostenibilità economica, offrendo una cornice entro la quale possano trovare coerenza e continuità progetti diversi, presenti e futuri.

Si tratta di una base di lavoro aperta, pensata per stimolare un confronto costruttivo tra istituzioni, forze politiche, operatori economici, mondo della cultura, università e cittadini, con l'obiettivo comune di restituire al centro storico una funzione urbana piena, vitale e sostenibile, nel rispetto della sua identità e della sua storia.

2. Definizione degli obiettivi e degli strumenti strategici

Il centro storico di Viterbo rappresenta il principale patrimonio identitario, culturale ed economico della città, un patrimonio che è stato fortemente compromesso a seguito di un processo lungo e coerente, sviluppatosi nell'arco di oltre quarant'anni, in cui fattori urbanistici, economici e istituzionali hanno agito nella stessa direzione: svuotare il centro delle sue funzioni quotidiane.

La crisi attuale non è quindi un fallimento improvviso, ma l'esito prevedibile di una somma di scelte tutte orientate verso l'esterno, senza politiche compensative a tutela della centralità storica: trasferimento degli uffici pubblici, centri commerciali ridondanti rispetto alla componente demografica della Città, ecc. Crisi che non può essere imputata alla casualità di eventi straordinari, quali un terremoto o i bombardamenti che colpirono la città verso la fine della Seconda guerra mondiale. Al contrario, il declino attuale è il risultato di un processo lungo e coerente, riconducibile all'incapacità – o peggio – a scelte e non scelte politiche delle amministrazioni che si sono succedute alla guida della città negli ultimi decenni.

Non è convincente, né sostenibile sul piano comparativo, attribuire questa crisi a una presunta e inevitabile “naturale evoluzione” del tessuto sociale, al mutamento delle abitudini di vita o alle maggiori esigenze delle famiglie contemporanee. Se così fosse, fenomeni analoghi si riscontrerebbero ovunque con la stessa intensità.

Al contrario, sono numerosi gli esempi di centri storici di pari o maggiori dimensioni che hanno saputo – o, più probabilmente, voluto – accompagnare la crescita delle rispettive città e l'evoluzione dei bisogni dei cittadini senza rinunciare alla centralità del centro storico.

Tra questi, casi emblematici sono: Arezzo, Perugia, Lucca, Mantova, Ascoli Piceno, Spoleto. Città diverse per storia e conformazione, ma accomunate da scelte politiche chiare e coerenti:

- uffici pubblici mantenuti nel centro storico;
- centri commerciali limitati, regolati o integrati, non dominanti;
- commercio di prossimità sostenuto da politiche attive;
- mobilità urbana regolata ma accessibile, non espulsiva.

Il confronto dimostra che il declino del centro storico non è un destino inevitabile, ma la conseguenza diretta di un modello urbano che ha progressivamente spostato funzioni, servizi e flussi vitali all'esterno, privando il centro del suo ruolo economico, amministrativo e sociale.

In definitiva, il centro storico di Viterbo non è stato abbandonato perché obsoleto, ma perché reso progressivamente marginale da precise scelte politiche, o dalla rinuncia a compierle in senso opposto.

Oggi si può cogliere un primo, timido mutamento di tendenza nell'azione di governo della Città, segnali che indicano una rinnovata attenzione verso il centro storico. Si tratta di un cambio di passo positivo, che tuttavia non può esaurirsi in misure estemporanee, pensate, varate e portate a termine entro l'orizzonte temporale di un singolo mandato elettorale.

La crisi del centro storico è profonda, stratificata e di lunga durata. Proprio per questo, il suo contrasto richiede tempi lunghi, politiche coerenti e soprattutto una visione condivisa, capace di attraversare più cicli amministrativi e di coinvolgere livelli istituzionali diversi, dal Comune agli altri enti pubblici, fino alla comunità locale nel suo insieme.

Il recupero della centralità del centro storico non può essere affidato esclusivamente all'azione dell'amministrazione comunale, ma necessita del contributo consapevole di tutti i soggetti interessati:

residenti, operatori economici, professionisti, associazioni, università e singoli cittadini, ciascuno chiamato a svolgere un ruolo attivo e responsabile.

È a partire da questa consapevolezza – che riconosce la complessità del problema e rifiuta soluzioni semplicistiche – che nascono le tre proposte che seguono: non interventi episodici né progetti strutturati o compiuti, ma linee strategiche di medio-lungo periodo, pensate per avviare un processo di rigenerazione reale, duraturo e condiviso del centro storico.

Muovendo da questa consapevolezza, le proposte qui presentate si fondano su un principio chiave: **non può esservi reale valorizzazione del centro storico senza una preventiva e concreta soluzione delle condizioni di accessibilità e mobilità.** La possibilità di raggiungere agevolmente il centro, per residenti, visitatori e operatori economici, costituisce infatti il presupposto indispensabile per qualsiasi politica di rilancio culturale, turistico e sociale.

In tale prospettiva, prima di illustrare le due proposte che potrebbero contribuire in modo significativo sia all'incremento dei flussi turistici sia, di rimando, ad arginare l'emorragia di residenti, uffici e negozi di vicinato, si vuole porre l'attenzione sulla questione accessibilità e mobilità, immaginando il potenziamento dei sette parcheggi a ridosso e nel centro storico: non un esercizio volto a realizzare un intervento meramente infrastrutturale, ma elemento strutturante di una strategia più ampia, finalizzata a restituire al centro storico una funzione urbana piena e sostenibile.

Occorre infatti evidenziare con chiarezza che qualsiasi iniziativa volta a regolamentare, limitare o interdire la circolazione veicolare all'interno del centro storico — incluse le ipotesi di chiusura del traffico ai non residenti — risulterebbe strutturalmente inefficace e potenzialmente dannosa se non preceduta e accompagnata dalla realizzazione di un adeguato sistema di parcheggi esterni alle mura. In particolare, in un contesto già segnato da una progressiva contrazione delle attività commerciali di prossimità, misure di restrizione della mobilità non supportate da valide alternative di accesso rischiano di aggravare ulteriormente la crisi dell'assetto economico e sociale del centro storico. **Il progetto dei sette Fast Parking si configura pertanto come una condizione necessaria per qualunque politica di regolazione del traffico, costituendo l'infrastruttura di base su cui innestare un modello di mobilità sostenibile.** Tale modello, se realizzato, dovrebbe essere integrato dal potenziamento del trasporto pubblico locale, mediante l'attivazione di un servizio circolare dedicato, ad alta frequenza, con tempi di attesa ridotti e l'impiego di mezzi di piccola stazza, in grado di garantire collegamenti continui, rapidi e capillari tra i parcheggi di cintura, le principali porte urbane e i poli attrattori del centro storico.

Su questa base si innestano le due ulteriori proposte di valorizzazione, orientate rispettivamente:

- alla creazione di un fattore di attrazione culturale e turistica stabile, legato all'identità della città;
- al ritorno della residenzialità, delle famiglie e delle attività economiche e di servizio, in un'ottica di rigenerazione duratura del tessuto urbano.

Le tre proposte, pur distinte, sono concepite come parti di un unico disegno di rilancio del centro storico di Viterbo, capace di valorizzare il ruolo della città all'interno della Tuscia viterbese e di rafforzarne l'attrattività culturale, sociale ed economica nel medio-lungo periodo.

Per invertire questa tendenza non bastano “terapie a base di aspirina”, cioè interventi puntuali e di piccolo respiro, ma serve un piano di lungo periodo, fondato su decisioni politiche che abbiano come unico obiettivo il bene comune, a prescindere da chi materialmente andrà a tagliare i nastri d'inaugurazione e quindi condivise da tutte o quasi le forze politiche.

3. Proposta di sistema di sette parcheggi fuori terra a servizio del centro storico di Viterbo

Premessa

Concentrarsi su soluzioni reversibili, leggere e visivamente compatibili è esattamente il punto giusto per rendere politicamente e culturalmente difendibile la proposta incentrata sulla realizzazione di sette parcheggi modulari in acciaio (“fast park”) collocati su altrettante aree già adibite a parcheggio, due all'interno della cinta muraria e cinque all'esterno a ridosso della stessa cinta: una superficie complessiva attuale di oltre 20.000 mq con circa 830 posti auto, che potrà raddoppiare o comunque aumentare notevolmente a seconda delle scelte che potranno essere adottate.

Nulla di inventato o trascendentale, ma una replica con adeguamento alla realtà viterbese di progetti realizzati in città italiane ed all'estero, tra le tante: Lucca, Siena, Arezzo, Perugia, Monaco, Vienna, Zurigo, Parigi, Toledo.

I dati tecnici presentati nelle tabelle sono in parte puntuali in quanto estratti da fonti ufficiali ed in parte orientativi in quanto acquisiti tramite ChatGPT, ma comunque ragionevolmente prossimi alla realtà e utili ai fini di una valutazione politica.

Criteri progettuali comuni con le seguenti caratteristiche rilevanti per un centro storico

- struttura portante interamente in acciaio bullonato;
- colonne sottili;
- colori neutri (grigio pietra);
- tamponamenti leggeri: grigliati, frangisole, schermature verdi e rampicanti;
- 1-2 livelli fuori terra, senza scavi profondi;
- Montaggio rapido (3–6 mesi) e costi prevedibili;
- valorizzazione di superfici già destinate a parcheggio.

Elenco dei sette parcheggi

n.	Parcheggio	N. piani totali	Posti attuali	Posti a progetto
1	Piazza Martiri d'Ungheria	2 (terra + 1)	380	530
2.	Valle Faul	3 (terra + 2)	166	600
3.	San Paolo	2 (terra + 1)	90	100
4.	Raniero Capocci 1	2 (terra + 1)	78	120
5.	Raniero Capocci 2	2 (terra + 1)	25	50
6.	Raniero Capocci 3	2 (terra + 1)	25	50
7.	Porta San Pietro	2 (terra + 1)	70	140
TOTALE			834	1.590

Sintesi complessiva dei posti auto

- Posti auto oggi disponibili (stima complessiva): 834;
- Posti auto a progetto ultimato: 1.590;
- Incremento netto complessivo: +756 posti auto.

Stima dei costi del sistema di parcheggi fuori terra

Parametro di riferimento prudenziale:

- Costo medio per posto auto fuori terra: **€7.000 – €12.000**

Il costo viene applicato esclusivamente ai nuovi posti realizzati, considerando che i piani terra sono già esistenti.

Stima complessiva:

- $756 \text{ posti} \times €7.000 = \text{circa } € 5 \text{ mln}$
- $756 \text{ posti} \times €12.000 = \text{circa } € 9 \text{ mln}$

Costo complessivo stimato dei sette parcheggi: tra € 5 e 9 mln

Completamento del sistema con l'ipotesi di parcheggio interrato sotto il Parco Lucio Battisti

La proposta dell'amministrazione comunale di realizzare un parcheggio interrato sotto il Parco Lucio Battisti rappresenta un intervento che, al netto delle criticità tecniche e ambientali – la cui valutazione spetta correttamente agli organi competenti – si inserisce in modo coerente in una strategia complessiva di accessibilità al centro storico di Viterbo.

L'opera andrebbe infatti a completare il sistema dei sette “fast park” ipotizzato in questa proposta, colmando una lacuna strutturale: l'area nord della cinta muraria, che risulta oggi esclusa dal sistema per l'assenza di spazi idonei alla realizzazione di strutture sopraelevate.

Dal punto di vista urbanistico e funzionale, la collocazione di un parcheggio interrato in quell'area consentirebbe di:

- riequilibrare i punti di accesso al centro storico;
- intercettare flussi veicolari oggi privi di una soluzione ordinata;
- ridurre la pressione della sosta irregolare lungo il perimetro murario;
- rendere più accessibile, ma non invasivo, l'ingresso al centro storico.

In questa prospettiva, il parcheggio interrato non va letto come un intervento isolato, ma come un tassello mancante di un sistema integrato di mobilità, pensato per favorire la fruizione del centro senza comprometterne la qualità urbana e monumentale.

Resta centrale, naturalmente, la necessità che l'opera:

- sia sottoposta a rigorose valutazioni tecniche, archeologiche e ambientali;
- sia inserita in una visione di lungo periodo, coerente con gli obiettivi di ripopolamento e rivitalizzazione del centro storico;

In questo quadro anche questo progetto potrà contribuire in modo efficace al superamento di una delle criticità storiche del centro: l'accessibilità, senza trasformarla in un fattore di ulteriore pressione o banalizzazione dello spazio urbano. Resta il nodo del costo dell'opera interrata che secondo stime prudenziali sembra attestarsi in una forchetta da 35.000 a 60.000 euro posto/auto, notevolmente superiore ai costi di realizzazione del sistema fast parking.

Considerazioni finali

La realizzazione di sette parcheggi fuori terra, distribuiti lungo il perimetro urbano:

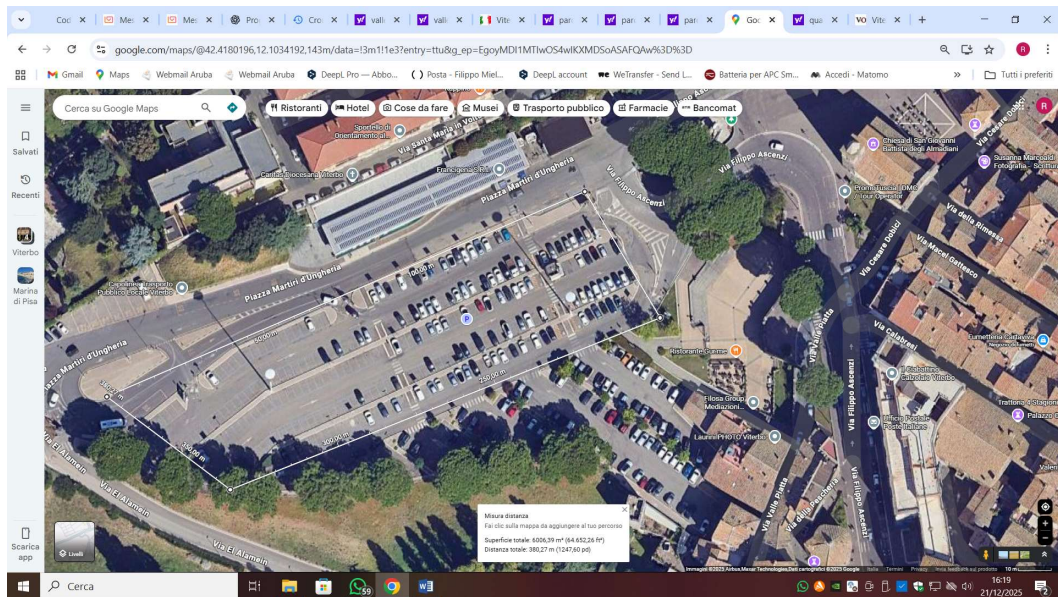
- evita la concentrazione del traffico in un'unica zona;
- migliora l'accessibilità al centro storico da più punti;

- riduce l'impatto ambientale e archeologico;
- consente una programmazione modulare e progressiva;
- garantisce tempi certi e costi più contenuti.
- A parità di posti auto il sistema diffuso fast park costa da quattro a sette volte in meno rispetto ad un parcheggio interrato, con minori rischi tecnici e ambientali.

1

FAST PARK PIAZZA MARTIRI D'UNGHERIA

ATTUALE: circa 8.000 mq, circa 380 posti auto



PROGETTO: DA 380 A 530 POSTI



*L'immagine è puramente indicativa; la struttura coperta prevede **un solo livello sopraelevato**, mantenendo un'altezza complessiva contenuta e compatibile con il contesto.*

Progetto di Fast Park sopraelevato

L'intervento proposto per piazza Martiri d'Ungheria prevede la realizzazione di una struttura di parcheggio sopraelevata a un solo livello, di tipo Fast Park, concepita come soluzione leggera, reversibile e a basso impatto, finalizzata all'incremento dell'offerta di sosta a servizio del centro storico senza ricorrere a scavi né a nuovo consumo di suolo.

La struttura interessa una porzione centrale dell'attuale parcheggio a raso, per una superficie di circa 6.000 mq, lasciando libera e pienamente funzionale una quota residua di circa 2.000 mq, destinata al mantenimento della sosta a raso esterna alla struttura.

Il progetto è impostato in modo da conservare integralmente la maggior parte degli attuali posti auto al piano terra, che continuano a essere utilizzati sotto la struttura sopraelevata, senza riduzione della dotazione esistente. A tale livello si sovrappone un piano di sosta sopraelevato, accessibile mediante rampe dedicate, con una distribuzione degli stalli analoga a quella del piano terra.

Altezza aggiuntiva : 2,8 m

Sulla base di un rapporto medio di circa 26,5–27 mq per posto auto, coerente con la configurazione attuale del parcheggio e comprensivo delle corsie di manovra e degli spazi di sicurezza, la dotazione di sosta risulta così articolata:

- circa 225 posti auto al piano terra sotto la struttura;
- circa 225 posti auto sul piano sopraelevato;
- circa 80 posti auto a raso nella porzione di area non interessata dalla struttura;
- **posti complessivi a progetto 530**

La capienza complessiva post-intervento è pertanto stimabile in circa 530 posti auto, con un **incremento netto di circa 150 posti** rispetto alla situazione attuale, che conta complessivamente circa 380 stalli.

Dal punto di vista urbano e ambientale, la soluzione proposta consente di:

- aumentare in modo significativo la capacità di sosta mantenendo inalterata l'impronta a terra del parcheggio;
- limitare l'impatto visivo attraverso una struttura a un solo livello;
- integrare elementi di mitigazione paesaggistica, quali piante rampicanti lungo i fronti e vasi con alberature di ulivo sul piano rialzato, in coerenza con il contesto storico e ambientale della città;
- garantire tempi di realizzazione rapidi e costi contenuti rispetto a soluzioni interrato.

Il Fast Park di piazza Martiri d'Ungheria si configura così come un nodo strategico di accesso al centro storico, capace di rafforzare l'intero sistema della mobilità urbana e di sostenere le politiche di valorizzazione culturale, commerciale e residenziale del centro cittadino.

Stima dei costi

La stima economica dell'intervento è riferita esclusivamente alla realizzazione del piano sopraelevato, in quanto i posti auto al piano terra sotto la struttura e quelli a raso esterni non comportano nuova costruzione di stalli, ma una mera riorganizzazione dell'area esistente.

Posti auto oggetto di nuova realizzazione sul piano sopraelevato: circa 225- 230 stalli. Questi rappresentano l'unico incremento reale dell'offerta di sosta e costituiscono la base di calcolo dei costi.

Parametri di costo adottati

Per strutture di parcheggio fuori terra, modulari e prefabbricate, di tipo Fast Park, in contesti urbani italiani, il costo unitario medio di mercato può essere ragionevolmente collocato nella fascia: € 7.000 – € 12.000 per posto auto realizzato.

Tale fascia tiene conto di: struttura portante in acciaio; solaio carrabile; rampe di accesso; impianti di illuminazione e sicurezza; segnaletica; elementi di mitigazione paesaggistica (verde, parapetti, schermature).

Stima economica complessiva dell'intervento

Voce	Valore
Posti auto sopraelevati	225
Costo unitario stimato	€ 7.000 – € 12.000 /posto
Costo complessivo stimato	circa € 1,6 – 2,8 mln

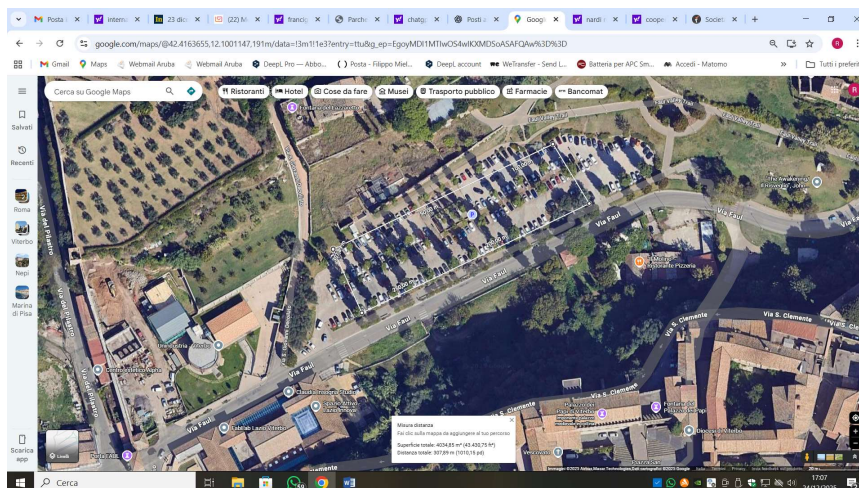
(I costi possono variare in funzione di materiali, finiture, tecnologia di montaggio, difficile accessibilità del cantiere, vincoli archeologici o ambientali; la stima è indicativa nella fascia media di mercato).

2.

FAST PARK VALLE FAUL

ATTUALE: Circa 7.000 mq, 166 posti (dato non disponibile su fonte ufficiale ma dalla stampa locale in quanto l'area non è censita come parcheggio)

Valle Faul, per collocazione strategica, ampiezza dell'area e accessibilità, è certamente uno spazio deputato, al pari del Piazzale Martiri d'Ungheria, ad assumere un ruolo determinante rispetto all'obiettivo di assorbire un numero elevato di autovetture, con il comune denominatore di garantire equilibrio tra necessità funzionali e tutela del valore urbano e paesaggistico, esigenza qui ancora più avvertita.



PROGETTO: DA 166 A 480 POSTI



Descrizione dell'intervento

L'intervento consiste nella realizzazione di una struttura di parcheggio sopraelevata leggera in acciaio, articolata su:

- parte del piano terra esistente (circa 4.000 mq su circa 7.000 mq);
- due livelli sopraelevati; **altezza aggiuntiva circa 6,0 metri**;
- i due piani sopraelevati sono sostenuti da una struttura metallica leggera, con colonne sottili e passo regolare, concepita per garantire la massima permeabilità visiva in un contesto urbano sensibile;
- i solai sono progettati come elemento a basso spessore, privo di chiusure laterali, così da evitare la percezione di un nuovo volume edilizio e mantenere un rapporto equilibrato con gli edifici circostanti;
- le sponde e i parapetti sono realizzati con elementi metallici leggeri e reti a trama fine, in grado di garantire la sicurezza senza generare barriere visive;

- la struttura è integrata con verde rampicante sulle facciate e con alberi di olivo al secondo livello sopraelevato e filari alberati a terra (in parte esistenti) , trasformando il parcheggio in un'infrastruttura urbana mitigata e ordinata.

Capacità

- Posti attuali: circa 166
- **Posti complessivi a progetto su 4.000 mq: circa 480**
- Superficie residua a giardino: circa 3.000 mq
- Nuovi posti effettivamente realizzati su due piani sopraelevati: circa 315
- Solo questi 315 posti generano costo.

Costi

Per parcheggi sopraelevati leggeri in acciaio, senza scavi né strutture interrato, una forchetta realistica e difendibile è: € 7.000 – €12.000 per posto auto realizzato

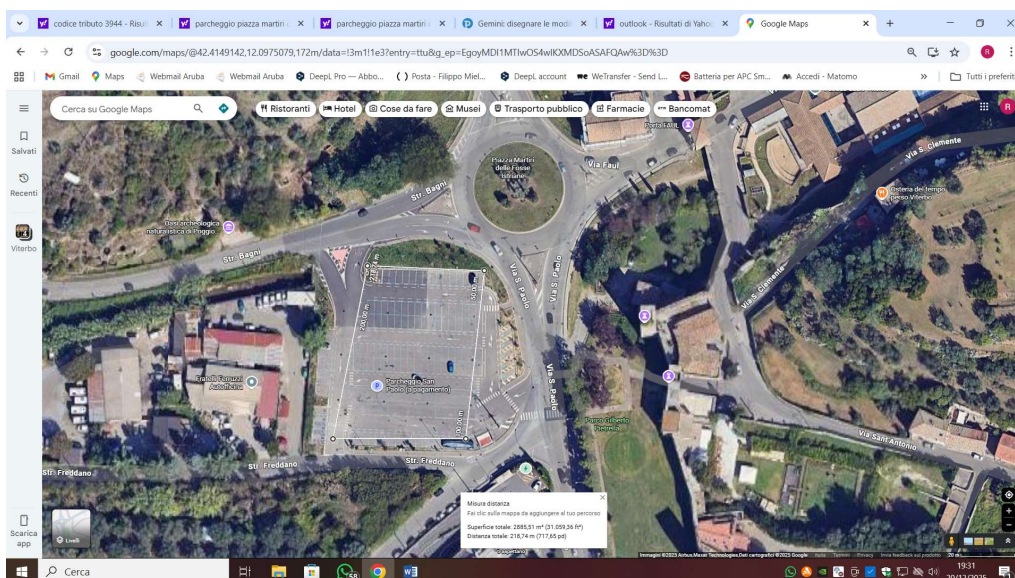
- $315 \text{ posti} \times €7.000 = € 2, 5 \text{ mln}$
- $315 \text{ posti} \times €12.000 = € 3.7 \text{ mln}$

La stima tiene conto di: struttura portante in acciaio; solaio carrabile; rampe di accesso; impianti di illuminazione e sicurezza; segnaletica; elementi di mitigazione paesaggistica (verde, parapetti, schermature).

3.

FAST PARK SAN PAOLO

ATTUALE: circa 3.000 mq, circa 90 posti auto



PROGETTO = INCREMENTO DA 90 A 130 POSTI



Simulazione tipologica di parcheggio sopraelevato leggero.

*Per l'area San Paolo – Porta Faul è prevista una struttura riservata alle autovetture ed un'area scoperta di circa 1500 mq riservata a caravan e roulotte; la struttura coperta prevede **un solo livello sopraelevato**, mantenendo un'altezza complessiva contenuta e compatibile con la prossimità della cinta muraria.*

Descrizione dell'intervento (configurazione auto + camper)

Superficie complessiva: **circa 3.000 mq**

Suddivisione funzionale: 1.500 mq destinati a parcheggio multipiano leggero per autovetture, 1.500 mq destinati a parcheggio a raso scoperto per camper e roulotte

Auto: area multipiano con piano terra e 1 piano sopraelevato (1.500 mq);

Altezza aggiuntiva: circa 2,8 ml,

Capacità stimata (standard prudente)

$1.500 + 1.500 = 3.000 \text{ mq} \div 30 \text{ mq/posto} \approx \mathbf{100 \text{ posti auto}}$

Camper e roulotte: parcheggio a raso (1.500 mq), Capacità stimata stallo camper medio: 50–60 mq

$1.500 \text{ mq} \rightarrow \mathbf{25\text{--}30 \text{ stalli camper/roulotte}}$

Numero molto buono per una città come Viterbo e coerente con la vocazione turistica.

Stima dei costi

La stima economica dell'intervento è riferita esclusivamente alla realizzazione del piano sopraelevato, in quanto i posti auto al piano terra sotto la struttura e quelli a raso esterni non comportano nuova costruzione di stalli, ma una mera riorganizzazione dell'area esistente.

Posti auto oggetto di nuova realizzazione

Posti auto sul piano sopraelevato: circa 50 stalli

Questi rappresentano l'unico incremento reale dell'offerta di sosta e costituiscono la base di calcolo dei costi.

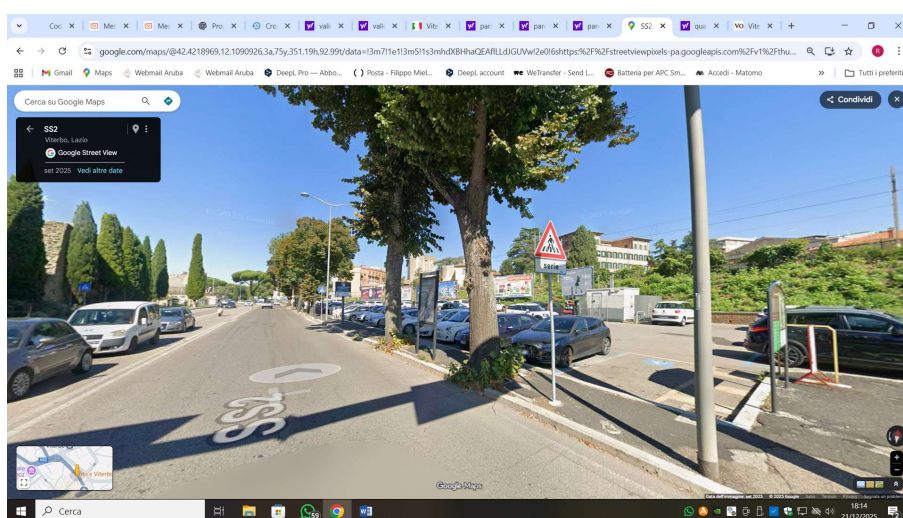
Parametri di costo adottati identici ai precedenti

Voce	Valore
Posti auto sopraelevati	50
Costo unitario stimato	€ 7.000 – € 12.000 /posto
Costo complessivo stimato	circa € 350.000 – € 600.000

4.

FAST PARK RANIERO CAPOCCI 1

ATTUALE : CIRCA 1700 MQ – POSTI 78



PROGETTO = DA 78 A 118 POSTI



L'immagine rappresenta una simulazione tipologica e proporzionale di parcheggio sopraelevato leggero, utile a comprendere ingombri, accessi e rapporto con il tessuto urbano, in particolare con l'antistante cinta muraria separata dal prato, dalla strada e dall'alberatura.

*Per questo parcheggio l'intervento è previsto con **un solo livello sopraelevato**, mantenendo quindi un'altezza complessiva significativamente inferiore rispetto a quella rappresentata.*

Configurazione

Piano terra (invariato)

parcheggio a raso, alberi preservati, 78 posti auto

Piano sopraelevato (lineare, lato ferrovia)

larghezza ridotta (una fila di stalli), sviluppo longitudinale, 40 posti auto

Incremento realistico: **+40 posti**

altezza aggiuntiva: 2,8 m

percezione dalla strada: quasi nulla

percezione dal prato: schermata dagli alberi

impatto concentrato sul lato ferroviario (già infrastrutturale)

Schermatura verde

La struttura diventa una quinta verde lineare.

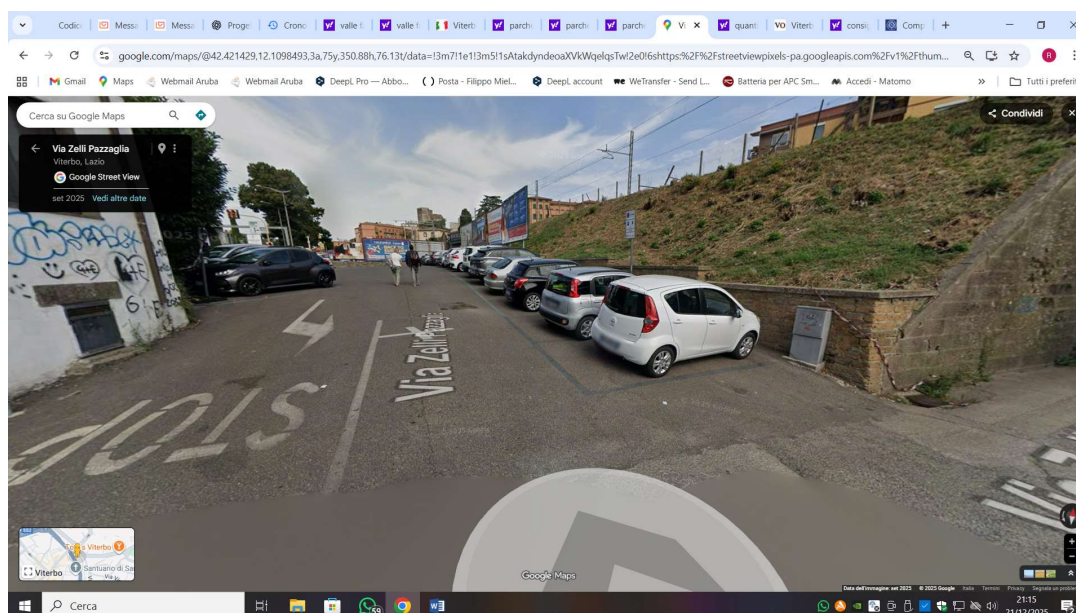
Costo stimato:

Posti auto sopraelevati	40
Costo unitario stimato	€ 7.000 – € 12.000 /posto
Costo complessivo stimato	circa € 300.000 – € 500.000

5.

FAST PARK RANIERO CAPOCCI 2 (ZELLI PAZZAGLIA)

ATTUALE: circa 830 mq, posti 25



PROGETTO: DA 25 A 50 POSTI



Un solo livello sopraelevato rispetto all'attuale piano terra con geometria adattata allo spazio irregolare

Configurazione

- fascia lineare lato ferrovia
- una sola fila + corsia (dove possibile)
- altezza complessiva contenuta: 2,8 m
- 20–25 posti auto

Incremento netto realistico:

+20 / 25 posti

Schermatura verde : Qui il verde rampicante è indispensabile, non opzionale, con rete metallica continua lato strada con rampicanti sempreverdi

Rapporto con Raniero Capocci 1

I due parcheggi, distanti poche decine di metri, sono concepiti come un unico sistema lineare di sosta, articolato in due lotti, con soluzioni leggere e coerenti, senza introdurre nuovi volumi altamente critici rispetto alle mura.

Stima dei costi

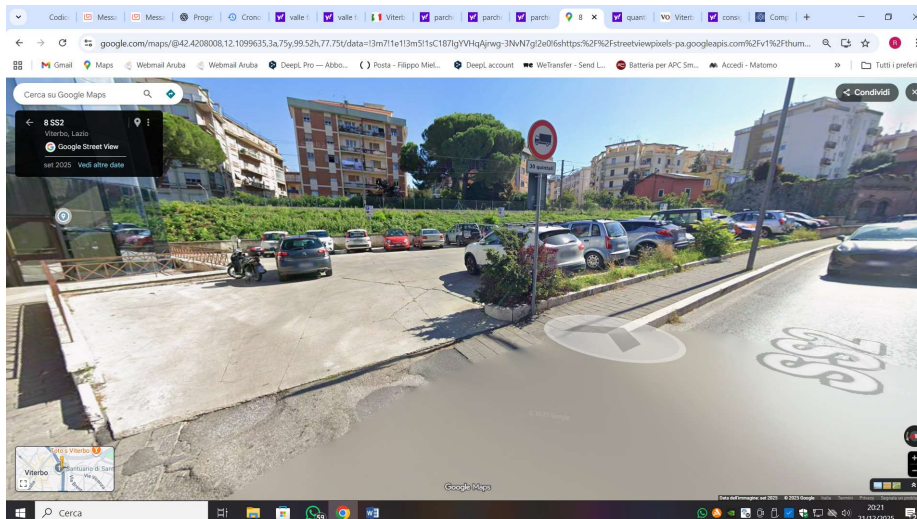
Costo unitario (sopraelevato leggero): €7.000 – 12.000 / posto

Costo complessivo stimato: €200.000 – 400.000

6.

FAST PARK RANIERO CAPOCCI 3

ATTUALE circa 600 mq 28 posti



PROGETTO: da 28 a 50 posti



Configurazione

Anche qui il fronte è verso le mura e pertanto la configurazione ottimale è un piano terra invariato ed un solo piano fuori terra, con struttura leggera in acciaio, preferibilmente arretrata verso il lato ferrovia, con schermatura verde; **altezza contenuta h 2,80 ml.**

Nuovi posti auto: 20- 22

Stima dei costi

Costo unitario: €7.000 – 12.000 / posto

Costo complessivo: € 200.000 – 300.000

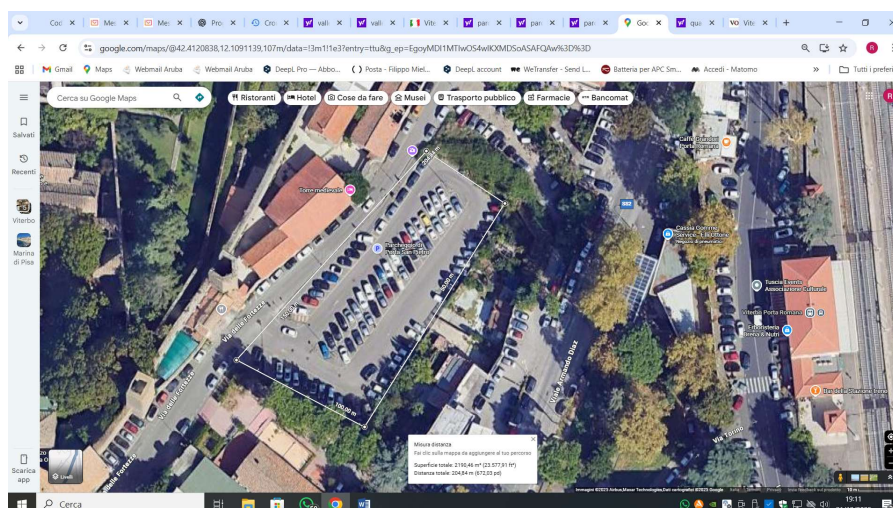
Il progetto non massimizza ovunque, ma sceglie dove è giusto farlo

7.

FAST PARK PORTA SAN PIETRO

ATTUALE: 2100 MQ POSTI 70

Al momento l'area identificata come 'Parcheggio Porta San Pietro' non risulta censita nel portale ufficiale della Società Francigena né inclusa nell'elenco dei parcheggi di sistema riconosciuti. Ciò suggerisce che l'infrastruttura, pur esistente sul territorio, non è formalmente riconosciuta/gestita nell'ambito dei parcheggi urbani convenzionati. Pur applicando il parametro medio di 26,5 m² per posto auto, la capienza teorica del parcheggio di Porta San Pietro risulta ridotta rispetto al valore matematico massimo, in quanto una quota significativa della superficie complessiva è occupata da fasce di rispetto, percorsi pedonali, alberature e aree non stalli. La capienza effettiva risulta pertanto stimabile in circa 70–75 posti auto.



PROGETTO: DA 70 A 140 POSTI



L'immagine rappresenta una simulazione tipologica e proporzionale di parcheggio sopraelevato leggero, utile a comprendere ingombri, accessi e rapporto con il tessuto urbano.

*Per Porta San Pietro l'intervento è previsto con **un solo livello sopraelevato**, mantenendo quindi un'altezza complessiva significativamente inferiore rispetto a quella rappresentata.*

Configurazione

Un piano terra invariato ed un solo piano fuori terra, con struttura leggera in acciaio; rampa di accesso laterale sul fronte strada; schermatura con verde rampicante sul lato verso la cinta muraria; altezza contenuta /h. 2,80 ml compatibile con il contesto storico

Numero di posti auto

Piano terra: 70, Piano sopraelevato: 70

Totale complessivo: **circa 140 posti auto**

Stima indicativa dei costi relativi al solo piano sopraelevato, analoga ai parametri indicati nei precedenti progetti:

$70 \text{ posti} \times €7.000 = € 500.000$

$70 \text{ posti} \times €12.000 = € 900.000$

Costo complessivo tra €500.000 e € 900.000

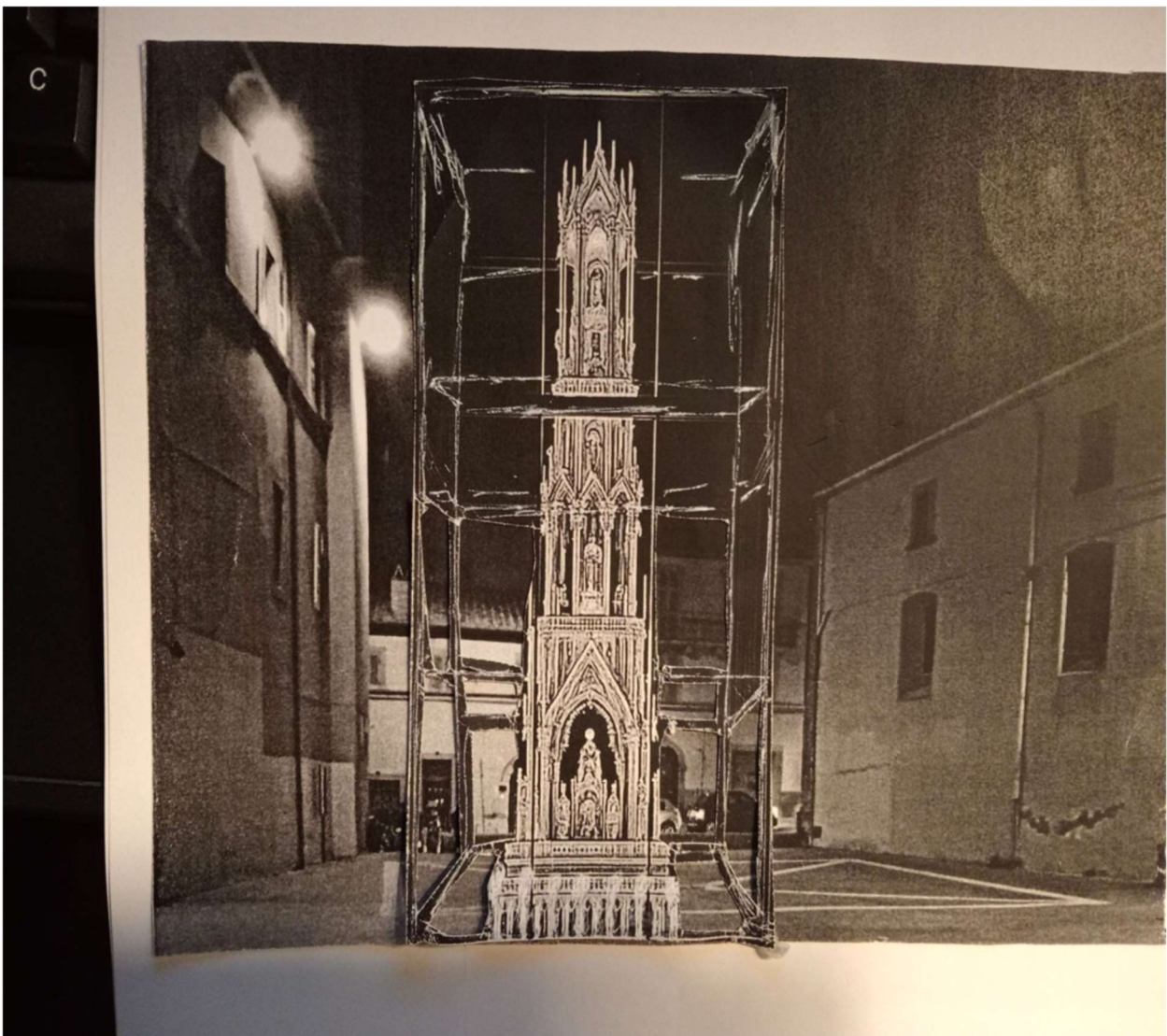
4. Una torre di cristallo per la Macchina di Santa Rosa

Dopo il piano fast park, la seconda proposta – probabilmente “la più semplice” dal punto di vista realizzativo e dei costi - punta sulla tradizione più identitaria della città: la Macchina di Santa Rosa. L’idea è la creazione di un vero e proprio museo, articolato in due elementi.

Da un lato, una torre in cristallo e acciaio da collocare in largo Benedetto Croce, destinata a ospitare – a rotazione quinquennale – l’ultima Macchina, quella “dismessa”; dall’altro, l’allestimento nell’adiacente ex chiesa degli Almadiani di un percorso espositivo dedicato alla storia della Santa e della Macchina, alla tradizione dei facchini, ai costruttori e ai cambiamenti delle strutture nel tempo.

La rudimentale elaborazione grafica mostra la Macchina inserita all’interno di una struttura trasparente, che ne esalta il profilo nel contesto urbano circostante, suggerendo un forte impatto scenografico anche al di fuori della sera del Trasporto.

Proprio questa iniziativa, se adeguatamente promossa, potrebbe diventare un primo potente attrattore turistico permanente, unico nel panorama nazionale, capace di convogliare visitatori tutto l’anno e



solo nei giorni della festa.

5. Viterbo Città del Cinema – Polo del Cinema e dell'Audiovisivo della Tuscia

Probabilmente la proposta più complessa in quanto non si limita a prefigurare un intervento strutturale che una volta realizzato produce autonomamente il risultato atteso, ma che potrà dare frutti solo attraverso il coinvolgimento di più attori e la creazione di un team di professionisti esperti di settore che sappiano gestire un sistema di relazioni, soprattutto a livello internazionale. Non un progetto ma un'idea che mira a mettere ordine e struttura ad iniziative autonome ed assecondare una vocazione del territorio, trasformandola in un vero motore di sviluppo culturale, turistico ed economico.

Perché il cinema è una scelta naturale per Viterbo

La Tuscia è, da decenni, una vera terra di cinema: in 3.500 km² sono stati girati oltre 600 film, da Orson Welles a Fellini, Monicelli, Pasolini, Visconti, fino alle serie tv di Sorrentino e Clooney.

Viterbo, in particolare, è il set di:

- I vitelloni di Federico Fellini (1953), girato tra piazza delle Erbe, piazza Fontana Grande, via Saffi, Corso Italia, piazza della Rocca, Porta Fiorentina;
- Il vigile di Luigi Zampa (1960), con Alberto Sordi, interamente ambientato in città e nei dintorni (Viterbo, Bagnaia, via Tuscolana);
- numerose altre opere, fino a The Young Pope, Catch-22 e Freaks Out con set in piazza San Lorenzo.

Questa storia è già oggi raccontata da libri, mostre e iniziative come “La Tuscia nel cinema” promosse dal Tuscia Film Fest.

In parallelo, in città esiste un calendario stabile di rassegne:

- Tuscia Film Fest, ogni luglio in piazza San Lorenzo, con 8–10 serate di cinema italiano e ospiti;
- Enocinema (Tuscia Film Fest) a San Martino al Cimino, che unisce cinema ed eccellenze del territorio;
- Cinema & Terme alle Terme dei Papi, rassegna legata a Est Film Festival e JazzUp Festival;
- altre iniziative estive di cinema all’aperto in Viterbo e nei comuni limitrofi.

Gli immobili: da problema a opportunità

Ex Banca d’Italia – un “campus” nel cuore del centro

L’ex sede della Banca d’Italia, oltre 7.000 mq, quattro piani fuori terra e due piani interrati, mix di spazi direzionali e abitativi (sei unità residenziali), è oggi in vendita per 2,6 milioni di euro.

Oggi è un grande contenitore vuoto. Può diventare:

- **Museo “Tuscia Terra di Cinema”**, dedicato ai film girati nella Tuscia (da I vitelloni a Il vigile, da L’armata Brancaleone a The Young Pope), con sezioni sui mestieri del cinema e un archivio audiovisivo locale;
- **Accademia/Scuola del Cinema**, in collaborazione con l’Università della Tuscia (corsi in comunicazione, tecnologie digitali, multimedialità) e con i festival esistenti;
- **Alloggi per studenti, docenti e artisti**, utilizzando le unità residenziali già presenti (modello college/università).

In un unico edificio si concentrerebbero:

- museo,
- aule e laboratori di produzione audiovisiva,
- residenze,
- spazi per start-up creative e coworking.

Cinema Teatro Genio – sala principale del Polo

Il Cinema Teatro Genio è al centro di un progetto comunale di recupero come centro congressi, con interventi su sala principale, palco, camerini, due sale conferenze minori, foyer e collegamenti verticali. L'investimento previsto, come riporta la stampa locale, è di circa 7 milioni di euro già agganciati a fondi regionali/europei.

La proposta è integrare questo progetto con il Polo:

- il Genio diventa sala principale per cinema, festival, prime, cineconcerti,
- mantiene e sviluppa la funzione congressuale (convegni, eventi, turismo congressuale),
- diventa la vetrina pubblica dei lavori della futura Accademia del Cinema.

Ex Banca d'Italia e Genio, a poche centinaia di metri l'uno dall'altro, diventano così due pilastri di una stessa strategia: **rigenerare il centro storico grazie a cultura, studenti e pubblico.**

La proposta in concreto

1. **Istituire il “Polo del Cinema e dell’Audiovisivo della Tuscia”**
 - come soggetto di gestione (fondazione/associazione) partecipato da Comune, Università, Tuscia Film Fest/Cineclub del Genio, Terme, fondazioni bancarie e partner privati.
2. **Acquisire/coinvolgere l'ex Banca d'Italia**
 - destinandola a:
 - Museo “Tuscia Terra di Cinema”;
 - Accademia/Scuola del Cinema (corsi su regia, sceneggiatura, mestieri tecnici, organizzazione festival);
 - alloggi per studenti, docenti e artisti.
3. **Ricollegare il progetto del Genio al Polo**
 - definendolo formalmente come sala eventi e cinema principale del Polo,
 - utilizzandolo per:
 - cerimonie di apertura/chiusura delle rassegne;
 - anteprime e eventi speciali del Tuscia Film Fest, Enocinema, Cinema & Terme;
 - congressi collegati a cinema, cultura, turismo, diritto, ambiente.
4. **Organizzare 5/6 “Settimane del cinema” distribuite nel corso dell'anno**

Oltre all'estate già coperta dal Tuscia Film Fest e dalle rassegne alle Terme, si propone di istituire:

 - Settimana del cinema europeo
 - Settimana del cinema asiatico
 - Settimana del cinema nord americano
 - Settimana del cinema centro/sud americano
 - Settimana del cinema nordafricano e subsahariano
 - Settimana del cinema mediorientale

Queste “Settimane” diventano un calendario stabile su 12 mesi, con il Genio come sede principale e la Banca d'Italia come quartier generale organizzativo e didattico.

Queste settimane tematiche, se progettate con una regia culturale ambiziosa, possono diventare un forte fattore di attrazione internazionale. Sarà decisivo coinvolgere soggetti in grado di dialogare stabilmente con:

- Ambasciate e istituti di cultura stranieri, per favorire la presenza di registi, autori, attori, critici e delegazioni ufficiali;
- Grandi aziende e player internazionali che investono nel settore audiovisivo e nei territori (sponsor, piattaforme, brand globali), capaci di portare visibilità, risorse e networking;
- Star e protagonisti dell'industria cinematografica, la cui partecipazione trasformerebbe la città in un punto di riferimento riconoscibile nel circuito dei festival e delle rassegne;
- Imprenditori locali del turismo e della ristorazione, che, stimolati da un calendario stabile di eventi di respiro internazionale, potranno investire ulteriormente nel miglioramento di hotel, B&B, ristoranti e servizi di accoglienza – molti dei quali già oggi di ottimo livello.

In questo modo le “Settimane del cinema” non sarebbero soltanto una proposta culturale, ma un motore di sviluppo internazionale per la città, capace di generare flussi turistici qualificati, relazioni diplomatiche e opportunità economiche lungo tutto l’arco dell’anno.

5. Attivare percorsi formativi e residenze

- corsi annuali e biennali sui mestieri del cinema;
- laboratori per le scuole superiori;
- residenze di sceneggiatori/registi che lavorano su progetti legati alla Tuscia;
- produzione di cortometraggi e documentari da girare nel territorio, con anteprime al Genio.

Cosa guadagna Viterbo

a) Identità e immagine

- Viterbo può presentarsi come **“Viterbo Città del Cinema”**, unendo memoria (Fellini, Sordi, Monicelli, Welles) e presente (festival, serie tv, nuove produzioni).

b) Rigenerazione urbana

- si recuperano e si rifunzionalizzano due grandi immobili strategici (ex Banca d’Italia e Genio), oggi sottoutilizzati o chiusi;
- il centro storico viene vissuto quotidianamente da studenti, docenti, professionisti, pubblico dei festival.

c) Economia e turismo

- le rassegne distribuite sulle quattro stagioni portano flussi di visitatori oltre il solo periodo estivo;
- l’Accademia e gli alloggi generano una presenza stabile di giovani e lavoratori della cultura;
- si rafforza il cineturismo, con percorsi sui luoghi dei film in collaborazione con tour operator e strutture ricettive.

d) Opportunità di finanziamento

- il progetto incrocia priorità già finanziate o finanziabili:
 - rigenerazione urbana e centri storici;
 - infrastrutture culturali;
 - formazione e occupazione giovanile;
 - turismo sostenibile.

Cosa serve adesso

1. **Un mandato politico chiaro**
 - inserire il Polo del Cinema e dell'Audiovisivo come progetto strategico nel programma dell'amministrazione.
2. **Un tavolo di lavoro ristretto**
 - Comune, Università, Tuscia Film Fest/Cineclub del Genio, Terme, Roma Lazio Film Commission, con il compito di:
 - elaborare uno studio di fattibilità;
 - definire governance e tempi;
 - verificare le linee di finanziamento attivabili (su ex Banca d'Italia e su contenuti/museo/accademia).
3. **Una fase pilota “a costo contenuto”**
 - prima ancora dei lavori strutturali, è possibile:
 - rafforzare il brand “Viterbo città del cinema” in collaborazione con il Tuscia Film Fest (passeggiate sui luoghi dei film, mostre, rassegne indoor);
 - sperimentare un primo ciclo di “Settimane del cinema” usando spazi già attivi (Teatro dell'Unione, sale comunali, piazza San Lorenzo).

IN SINTESI

la proposta non inventa dal nulla una “vocazione cinematografica”, ma mette a sistema qualcosa che già esiste – storia, location, festival, rassegne – trasformandolo in politica culturale strutturale e in investimento strategico per la città, agganciato a due immobili simbolo (ex Banca d'Italia e Genio) e a un'identità chiara:

Viterbo, città del cinema e dei luoghi del cinema nel cuore della Tuscia.

6. La sostenibilità economico-finanziaria dei tre progetti

Affrontare il tema del finanziamento dei tre progetti significa spostarsi dal piano delle idee a quello della sostenibilità economico-finanziaria, distinguendo con chiarezza fonti, strumenti e prospettive di ritorno.

Un principio guida: separare infrastrutture, contenuti e gestione

I tre progetti non sono omogenei dal punto di vista finanziario e non devono essere finanziati allo stesso modo.

Progetto	Natura	Logica finanziaria
Sistema dei parcheggi	Infrastrutturale	Investimento pubblico + rientro tariffario
Torre/Museo Macchina di Santa Rosa	Culturale-identitario	Donazioni + fondi culturali
Viterbo Città del Cinema	Economico-culturale	Investimenti privati + ricavi

Sistema dei parcheggi: leva pubblica, rientro certo

Fonti possibili

- Bilancio comunale (quota iniziale / cofinanziamento)
- Mutuo agevolato (Cassa Depositi e Prestiti o istituti analoghi)
- Project financing “leggero” (solo gestione, non proprietà)
- Fondi regionali per mobilità sostenibile
- PNRR / Programmi UE (solo se integrati con TPL e riduzione traffico)

Perché è finanziabile

- I parcheggi producono flussi di cassa certi e prevedibili
- Costi contenuti (fuori terra)
- Tempi di realizzazione rapidi
- Rischio tecnico limitato

Prospettiva di ricavi

- Tariffazione oraria
- Abbonamenti residenti / lavoratori
- Convenzioni (uffici, università, eventi)

Qui il privato entra come gestore, non come proprietario.

Il Comune mantiene il controllo strategico.

Torre e Museo della Macchina di Santa Rosa: finanza “civica” e simbolica

Questo progetto non deve reggersi sul mercato, ma sull’identità.

Fonti principali

- Donazioni private (imprese locali, famiglie storiche, art bonus con detrazioni fiscali, mecenati internazionali)
- Fondazioni bancarie
- Crowdfunding civico strutturato
- Fondi ministeriali per beni culturali immateriali

Qui il ruolo del Comune è:

- fornire il contenitore giuridico (fondazione / ente strumentale),
- garantire trasparenza e prestigio.

Prospettiva di ricavi

- Biglietti di ingresso
- Visite guidate
- Merchandising
- Eventi speciali

Non deve “fare utili”, ma coprire i costi di gestione e generare indotto turistico.

Viterbo Città del Cinema: dove entrano i capitali veri

Questo è il **progetto economicamente più interessante** per investitori esterni, anche internazionali.

Perché può attrarre investimenti privati

- Ha contenuti scalabili (festival, formazione, eventi)
- Genera flussi continuativi, non stagionali
- Si fonda su asset immobiliari esistenti
- Ha una dimensione internazionale (elemento decisivo)

Strumenti finanziari possibili

- Fondazione mista pubblico-privata
- Società di scopo per gestione eventi e formazione
- Accordi di sponsorship pluriennali
- Partnership con piattaforme audiovisive
- Investimenti di fondi culturali e creativi

Il Comune:

- mette gli immobili (ex Banca d'Italia, Genio),
- garantisce stabilità istituzionale,
- non gestisce direttamente il business.

Il ruolo chiave delle ambasciate e degli istituti culturali stranieri: questo è l'elemento più qualificante e meno sfruttato in Italia.

Perché le ambasciate investono

- La cultura è **soft power**

- Istituti culturali stranieri **hanno budget annuali**
- Festival e rassegne sono strumenti di diplomazia culturale

Come si traduce in risorse

- Copertura dei costi di:
 - ospiti internazionali,
 - retrospettive nazionali,
 - viaggi, sottotitoli, diritti.
- Co-branding istituzionale
- Presenza stabile di delegazioni e artisti

Il Comune non chiede soldi “a pioggia”, ma **offre una piattaforma**.

Prospettive di ricavi del Polo del Cinema

Ricavi diretti

- Biglietteria rassegne e festival
- Quote di iscrizione a corsi e master
- Affitto spazi (congressi, eventi)
- Residenze artistiche
- Sponsorizzazioni

Ricavi indiretti (decisivi)

- Alberghi e B&B
- Ristorazione
- Servizi culturali
- Occupazione giovanile
- Valorizzazione immobiliare del centro storico

È qui che l'investimento pubblico **si ripaga socialmente**, anche senza dividendi.

In sintesi politica

- **I parcheggi** si finanziano perché rendono.
- **La Macchina di Santa Rosa** si finanzia perché rappresenta.
- **Il cinema** si finanzia perché produce economia e relazioni internazionali.

Il Comune non deve fare tutto, pagare tutto, gestire tutto

ma

deve creare cornici credibili, attrarre risorse esterne, garantire continuità istituzionale, trasparenza e qualità nella scelta delle persone che dovranno gestire i progetti.