

L'ASCOLI-SAN BENEDETTO: UNA METROPOLITANA A CIELO APERTO

di Zio Pa...

foto Enzo Morganti



Tre aspetti della nostra stazione ferroviaria.

L'isolamento delle Marche, e quindi del Piceno, nel contesto dei trasporti è storico. Poche strade, scarsi servizi, investimenti fermi alla "ricostruzione". Eppure, la emblematica laboriosità, il cosiddetto "modello di sviluppo" hanno insegnato a molte regioni, vicine e lontane, come ci si deve comportare anche se si vive e si soffre l'abbandono da parte dell'istituzione centrale.

E non è il caso di aggrapparsi alle circostanze negative che periodicamente si ripercuotono sull'attività economica.

Quello che, in termine tecnico, viene definito congiuntura, nel senso della restrizione delle potenzialità e del conseguente fermo, o stagnazione, degli investimenti, ha soltanto un aspetto statistico. Sta di fatto che l'operosità marchigiana, e quindi del Piceno, hanno funzionato sempre, e comunque, in tutti questi anni. E continua a funzionare anche dopo il "ritiro" delle provvidenze che si elencavano sotto la sigla Casmez (Cassa per il Mezzogiorno).

Ci sono problemi e tutti, o quasi, hanno compreso che è di nuovo il momento di "corciarsi" le maniche. Non si smentisce la volontà di miglioramento, l'esigenza di sviluppo. Ma pare proprio che questa volontà voglia essere frustrata. Anche se segnali positivi, proprio in questi periodi, sono riemersi dal grigiore delle posizioni pretestuose ed incomprensibili, è sempre pronta la mannaia del "taglio".

Un preambolo lungo, si dirà, ma opportuno per spiegare in poche righe quanto possa essere fondamentale non intervenire contro la risoluzione sommaria di eliminare nelle Marche il trasporto ed il traffico su ferrovia. Una vo-

lontà che rimanderebbe al più bieco oscurantismo il sistema economico.

E' vero che il traffico merci sulla ferrovia è diminuito. Sempre minori i carichi che le aziende scelgono di trasportare attraverso la rete ferroviaria. Ma è questione di costi e di ricavi. Troppo lunghi i tempi di percorrenza e troppo difficili i sistemi di gestione. Scontato, senza investimenti e dunque ammodernamenti. In queste condizioni è evidente che non si può non parlare di "rami secchi".

Qualcosa di nuovo, si diceva, sta avvenendo. Sulla tratta Ascoli-San Benedetto si lavora. Sei i sottopassi da realizzare per una spesa di oltre venti miliardi. Diversi i progetti seppure l'Associazione degli Industriali invita iscritti, e non, a darsi una regolata se si vuole mantenere questo servizio nella vallata del Tronto. Insomma, non si può chiedere la ferrovia, sostenere la necessità soprattutto per il traffico merci e poi promuovere il trasporto su gomma.

Lungi dal condannare gli autotrasportatori, c'è comunque l'esigenza di riequilibrare il sistema dei trasporti non solo interni alla regione. C'è bisogno di realizzare un sistema di comunicazione con il resto dell'Italia, proprio per evitare che le Marche siano una regione soltanto di transito. Una sorta di servitù del traffico tra Sud e Nord. Il riassetto, con il potenziamento, delle ferrovie marchigiane va dunque preso come impegno prioritario per lo sviluppo della regione, quindi delle quattro province, in qualsiasi ambito economico: dal turismo, alla calzatura, al mobile, alla pesca, all'industria conserviera. Non sono poche le branche di sviluppo che ciascuna pro-