

tero, per la prima volta, munirsi della targhetta di circolazione che il Municipio distribuiva a pagamento.

**Nel marzo 1908** si inaugurava la Sala Edison con cinematografo Pathè in Via del Trivio presso l'Albergo Postia. A giugno una Fiat targata Roma 187 si fermava in piena piazza del Popolo. Qualcuno riconobbe nel viaggiatore seduto a destra nell'ultimo sedile Re Vittorio Emanuele III, in compagnia di altre quattro persone, tre delle quali scesero per acquistare una damigiana di benzina nella drogheria Giorgi.

Il bilancio comunale del 1909 toccava i due milioni di lire, la metà dei quali destinati a lavori di abbellimento della città in espansione. Si pensava di creare di là dal Tronto una zona abitativa. Anche dentro il Tronto si pensò alla grande, ponendo mano ad un progetto che come una meridiana avrebbe dovuto tagliare in due la città dall'uno all'altro fiume, dal Castellano al Tronto, con l'affettamento di numerosi palazzi. Si parlò d'una Gran Via con un'opinione pubblica fortemente divisa. Qualcuno suggerì l'idea del primo referendum tra i promotori della risoluzione radicale (tra cui l'architetto Sacconi) e i difensori d'un intervento più rispettoso dello status quo. Il progetto col tempo fu ridimensionato e realizzato in parte con la costruzione della via Giuseppe Sacconi.

Intanto la città si arricchiva di palazzo Tranquilli in piazza Montanara con la splendida

Sala più tardi detta ENAL, che andava ad occupare parte dell'area della demolita chiesa di San Martino. Si costruiva la Caserma Umberto I e la Cassa di Risparmio sul luogo dell'ex Convento di Sant'Onofrio. L'urbanistica imponeva le sue scelte. Si restauravano antichi edifici come il Battistero e la chiesa di Sant'Angelo Magno, ma venivano demolite antiche costruzioni per costruirne delle nuove o per ampliare la rete viaria.

L'Ospedale Civile andava forte, solo l'1% degli infermi tornava prima alla casa del Padre Eterno, dice una cronaca certamente interessata. Solo tre gli ambulatori disponibili per i poveri: quello medico chirurgico, l'ambulatorio oculistico e malattie orecchi-naso-gola e l'ambulatorio celtico per le malattie veneree e la diffusa sifilide.

Nel 1909 la Municipalità stanziava il contributo annuo di L. 14.887,34 per 50 anni per la Ferrovia Ascoli-Antrondo-Rieti-Passo Corese-Roma, ma la Ferrovia non s'è mai fatta!



Avviandosi verso la stazione ferroviaria, erano preceduti e seguiti da un fiume di madri e spose, padri e mariti, fidanzate, fanciulli, vecchi, tutti uniti in nome della Patria.

A maggio del 1912 la società Aquila inaugurava la linea automobilistica Ascoli-Amatrice-L'Aquila con due splendide Spa che partivano da Piazza Arringo. Uscivano da Porta Romana alla folle velocità di km. 20 all'ora. A fine anno, la città ebbe finalmente il suo Ponte Nuovo per Campo Parignano, costruito in quattro anni di duro lavoro.

Un giorno del 1914 si vide volare sulla città un dirigibile. Il popolino disse subito che era l'appaltatore del dazio che stava studiando l'allargamento della cinta urbana per aumentare le tariffe.

Il passeggio pubblico era lungo Corso Vittorio Emanuele per proseguire lungo Viale Indipendenza. Ma per arrivare sino in fondo il ricco ed il povero dovevano "almeno dieci volte, essere immersi in nubi densissime di polvere sollevata da ansimanti automobili, pazzamente veloci in barba ai regolamenti".

In aprile tutti i negozianti fecero la serrata contro il nuovo contratto a favore dell'ingordo appaltatore del dazio ed in piazza del Popolo ebbero luogo gravi disordini contro il commissario prefetti-

A fianco: uno dei primi convogli ■ Sotto: il nuovo ponte di Campo Parignano



Sopra: caserma Umberto I ■ Sotto: sede della Carisap

Il 1910 fu l'anno dei dibattiti sui grandi lavori come la sistemazione del Tronto, lo spostamento della via Nazionale Salaria dall'interno della città, cioè dal Corso sul prolungamento di via XX Settembre. Si continuò a parlare della Gran Via e del Ponte Nuovo di Campo Parignano. Si inaugura la Scuola di Arti e Mestieri 'G. Sacconi' con moderne officine per la lavorazione del ferro, della pietra e del legno.

L'Ospedale nel 1910 era costituito da sole due sezioni: la medica e la chirurgica. Nella medica i ricoverati furono 678: "Ne uscirono per guarigione perfetta o sensibili miglioramenti 341 maschi e 210 donne; le morti segnarono il numero di 72 (43 maschi e 29 femmine) con una percentuale del 10.6%. Alla sezione chirur-

gica furono accolti 582 infermi la mortalità segnò l'8,2%". Non è più l'1% di qualche anno prima.

La Farmacia Ambrosi reclamizzava sui giornali a pagina intera la purga Purgentut: *comoda, innocua, gradevole, economica, infallibile, sicura, senza rivali*. Meglio faceva la Modisteria e Sartoria Amelia Vassura con laboratorio diretto da abilissime bolognesi.

Guardava invece alla salute pubblica la Cassa di Risparmio, fortemente preoccupata per il continuo aumento delle malattie infettive e dello stato miserevole di molte abitazioni nella parte bassa della città. Si assunse la spesa per una razionale rete di fognatura e di drenaggio, perché non era più possibile pensare ad un sistema di pazzi neri in un capoluogo di provincia, a cinquant'anni dall'Unità d'Italia. La tubercolosi, la grande nemica del popolo, faceva pure il suo lavoro e mieteva vittime ogni giorno.

Le tante sartine lavoravano 13 ore giornaliere in laboratori



privi di ogni norma igienica e di legge con una paga irrisoria, non sufficiente a soddisfare neppure i più elementari bisogni di vita.

Nel 1911 Ascoli salutava commossa i suoi soldati che partivano per la guerra d'Africa.

zio Zanon e l'on. Teodori. Una data memorabile della protesta cittadina! Non la sola nel corso del secolo.

Si costituiva l'Automobil Club delle Marche che aveva Ascoli come sede con soci fondatori il fior fiore della nobiltà e borghesia come gli

