

Il Fascismo aprì tre grandi strade di collegamento esterne alla città

Come era la circolazione stradale in Ascoli agli inizi degli Anni Trenta? Difficile per non dire impossibile. Basterebbe dare una occhiata alla situazione delle strade di collegamento esterne che noi oggi chiamiamo circonvallazioni. Al tempo non esisteva nulla.

Da qui la determinazione

delle strade non consentendo che si rovinasse subito e se si voleva che le anguste vie fossero sgravate dal traffico pesante interno e di transito, era chiaro che occorreva trovare una soluzione esterna al centro che potesse in buona parte eliminare il traffico in qualche modo ed il transito del centro.



Circonvallazione Ovest di Ascoli Piceno

dell'Ufficio tecnico comunale, sollecitato dalle autorità politiche, di trovare delle soluzioni per risolvere i difficili problemi dei collegamenti con una circolazione stradale che andava sempre più sviluppandosi. Per di più per la particolare conformazione la città era poco praticabile dal punto di vista del traffico e il selciato che copriva tutte le strade si rovinava in fretta, una volta messo in opera.

L'Ufficio Tecnico Comunale, coordinato dall'ingegnere Arturo Paoletti, approntò interessanti progetti che partivano dalla situazione di fatto del territorio. I due profondi fiumi Tronto e Castellano che cingevano l'abitato per tre quarti e i ripidi contrafforti del Monte di Rosara rappresentavano ostacoli naturali che si opponevano alla facile soluzione del problema. D'altra parte se si voleva salvaguardare il selciato

L'Ufficio Tecnico prospettò tre proposte concrete che trovarono subito l'appoggio ed il conforto della popolazione per la sua realizzazione. L'ingegnere Iginò Massimi trovò le tre ipotesi più opportune per liberare la città da un traffico che diventava crescente. Individuò così i tre tronchi stradali, la cui costruzione avrebbe certamente snellito il traffico pesante e di transito non diretto al centro cittadino.

Il primo riguardava l'apertura di una strada che doveva portare da Porta Romana a Porta Cartara, passando alle falde dell'Annunziata. Il secondo tronco doveva portare da Porta Cartara al Borgo Luciani lungo la sponda destra del fiume Castellano. La terza strada avrebbe dovuto collegare la provinciale Venarottese con la Salaria Superiore, grazie anche alla costruzione d'un ponte sul Tronto in prossimità

del Cimitero civico di Borgo Soletà.

Il primo progetto a realizzarsi fu il collegamento tra Porta Romana e Porta Cartara, grazie ad una circonvallazione di metri sei di larghezza, affidata in appalto all'impresa del cavalier Giuseppe Matricardi per una spesa totale di L. 194.141,25. Una somma enorme al tempo. Come era costume allora, tutto doveva essere reimpiegato, per cui il materiale per la massicciata fu possibile ricavarlo dalle demolizioni che il Comune andava eseguendo per l'apertura delle tre nuove vie cittadine interne: prolungamento di via XX Settembre (già via Salaria, oggi Via Angelini), via Trieste e via di accesso al Ponte Nuovo.

Il Comune eseguì tutto in economia, impiegando una enorme forza lavoro che prese tra le grosse fila dei muratori disoccupati. Iniziati nel giugno del 1928, i lavori furono ultimati tre anni dopo, nel giugno 1931, comprendendo anche la costruzione di una nuova strada di accesso all'Ospedale.

Il terreno necessario al piano stradale occupava dei terreni di proprietà del costruttore Matricardi e di Lucidi Francesco, i quali li cedettero per il tratto che andava dall'imbocco di Porta Romana fino al raccordo con la strada già realizzata del Parco della Rimembranza, pretendendo, ed

ottenendo, in cambio le scarpate. Il Matricardi aveva in loco anche un fabbricato colonico, per il quale volle una somma parsa eccessiva inizialmente, poi concordata con il Municipio al prezzo di L. 45.000. La demolizione venne comunque fatta a suo carico, come lo sgombrò, ma il Matricardi pretese (ed ottenne) i preziosi relativi materiali di demolizione.

Delle altre due strade di collegamento esterno e di quelle estremamente funzionali (le circonvallazioni est ed ovest) eseguite nella seconda metà del secolo, ormai scorso, parleremo in una seconda puntata.



Sopra: uno scorcio di Via Trieste ■ Sotto: nuovo ponte di Porta Maggiore

