

# Viabilità cittadina



Certamente ad uno sguardo poco attento ed un pò superficiale la situazione della viabilità urbana di Ascoli Piceno, specie se messa a confronto con quella di altre città più grandi, non sembra evidenziare problematiche importanti tali da determinare la necessità di interventi straordinari o particolari allarmismi.

Questa almeno è l'opinione espressa da alcuni.

A ben vedere tuttavia, non può non sfuggire la necessità di affrontare in modo organico le problematiche della viabilità cittadina e del suo interland, stante invece le situazioni che molti ci segnalano.

Il piano traffico e sosta risultano da rivedere ed aggiornare con urgenza ed alcuni nodi critici vanno immediatamente affrontati onde evitare che le problematiche che si paventano, con il crescente aumento del traffico, creino in prosieguo situazioni di molto più difficile gestione e soluzione.

La sosta in centro in generale, o per esempio in concomitanza con particolari eventi piuttosto che in fascia serale, e la viabilità in alcune aree, quali ad esempio la via Ricci, la via Adriatica all'incrocio con la superstrada Ascoli mare, il viale Marconi, la via Piceno Aprutina, l'asse di Monticelli, solo per citarne alcune, presentano criticità che ritengo debbano essere affrontate con immediatezza ma senza particolarismi.

Il Comune ha da tempo iniziato ad affrontare i vari problemi ad esempio attraverso un fondamentale e necessario studio preventivo dei flussi automobilistici da e verso il centro della città, attraverso la realizzazione di rotatorie in sostituzione di intersezioni cittadine piuttosto critiche, attraverso la prossima acquisizione di sistemi automatici di controllo degli accessi alle zone a traffico limitato ecc...

Ha organizzato incontri periodici con le varie parti sociali volti al confronto ed alla condivisione nonché alla raccolta di idee e proposte costruttive.

L'Automobile Club Ascoli Piceno da parte sua, si auspica l'adozione dei necessari provvedimenti atti a risolvere i problemi di viabilità nel più breve tempo possibile e si rende disponibile con le proprie strutture e competenze a fornire supporto.

L'Amministrazione Comunale è chiamata ad effettuare delle scelte che determineranno certamente importanti conseguenze sulla vivibilità e sulla economia cittadina.

Ridurre l'accessibilità alle auto al centro per migliorare la qualità di vita e ridurre il cd inquinamento visivo, o al contrario consentire il libero accesso a tutti, facilitando il movimento di merci e persone ma a scapito di quanto sopra detto?

Qualunque sia la scelta che verrà effettuata, importante ritengo sia che la stessa sia portata in fondo integralmente e con coerenza in modo da poterne valutare gli effetti e quindi l'efficacia in relazione agli obiettivi che si vogliono conseguire.

Ritengo che la realizzazione di una ZTL con area pedonale effettiva in zona centrale sia scelta inevitabile, affiancata contemporaneamente da soluzioni che risolvano il problema degli arredi urbani, della pulizia, della sosta del trasporto pubblico e consentano agevolmente e comodamente di raggiungere il centro in modo da favorire e non interferire con i traffici commerciali.

Ciò potrebbe essere realizzato prevedendo 4 aree parcheggio, di cui due già esistenti, in corrispondenza dei quattro accessi principali alla città, collegate in continuo e fino a tarda ora, con bus navetta elettrici, ed aree per sosta breve a basso costo site nel centro, atte a consentire l'accesso ad uffici od esercizi commerciali, in modo da non sigillare e rendere il centro un museo, consentendo invece facile fruibilità.

Dovrebbero essere previsti e realizzati percorsi pedonali e ciclistici protetti e preferenziali che consentano di muoversi nel minor tempo possibile.

Dato il notevole flusso rilevato di mezzi per il trasporto merci, incompatibile con la struttura viaria esistente e con le esigenze di vivibilità dei residenti e frequentatori della città, ritengo che debbano essere realizzate delle aree scambio per le merci in modo che le stesse siano distribuite in città attraverso mezzi a basso impatto ambientale e secondo una regolamentazione che non impatti con la normale circolazione e sosta. Ciò consentirebbe di recuperare spazi alla sosta, diminuire l'inquinamento e la congestione di traffico, creare opportunità di lavoro.

La viabilità dovrebbe essere regolata in modo da consentire, dalle porte, l'accesso al centro senza penetrazione o inutile attraversamento della stessa e con immediato obbligo di uscita.

Di principio non si è favorevoli ad una regolamentazione della sosta attraverso un meccanismo meramente basato sul costo, come qualcuno ha sostenuto, in quanto lo si ritiene scarsamente egualitario, come pure si ritiene opportuno regolamentare meglio ponendo qualche limitazione ed effettuando controlli sul rilascio dei permessi sosta ai residenti, onde evitare situazioni di palese eccesso ma al contempo assicurando il reperimento del posto auto.

E' opportuno infine precisare che la recente politica volta alla realizzazione di rotatorie tout court non pare del tutto condivisibile la ove non sussistano i necessari requisiti tecnici per la realizzazione delle dette strutture in modo corretto e funzionale. Se le stesse consentono maggiore fluidità, maggiore sicurezza e minore inquinamento, ma prima di decidere la loro realizzazione occorre verificare che le stesse infrastrutture siano progettate e realizzate secondo i corretti criteri in modo da garantire tutti i vantaggi in termini di sicurezza che le stesse sono in grado di portare alla circolazione. Le stesse devono essere ubicate solo ove vi sia una effettiva necessità.

Sembra poi opportuno evidenziare il fatto che la realizzazione di canalizzazioni e rotatorie, debba essere accompagnata da una campagna informativa sulle specifiche regole previste dal codice della strada, ignorate da molti automobilisti. In particolare per ciò che riguarda le norme sulla precedenza previste per le dette strutture, la qual cosa vanifica la intrinseca maggiore fluidità e sicurezza offerta da tali infrastrutture viarie.

Anche alla luce dei dati rilevati sulle velocità medie e di picco, si ritiene opportuno effettuare interventi viari che portino in alcune strade alla limitazione delle velocità di transito ed in altre ad una fluidificazione del traffico che non riduca oltre una certa soglia le velocità medie dei veicoli, in quanto studi approfonditi hanno dimostrato che appunto, al di sotto di una certa velocità, si elevano di moltissimo i livelli di emissioni inquinanti prodotti dalla circolazione.

Infine si suggeriscono alcuni interventi correttivi evidenziando situazioni poco razionali, come ad esempio quella dell'impianto semaforico della circonvallazione ovest, ed una rivisitazione del piano del trasporto pubblico locale, in particolare urbano, in quanto l'alleggerimento del traffico in centro non può che essere correlato ad un sistema di trasporto pubblico sicuramente da rinnovare e rendere meno inquinante e rispondente alle esigenze reali anche di qualità dei cittadini; che debbono per efficienza e convenienza del mezzo e non per imposizione, vedere in tale forma di trasporto l'alternativa all'uso dell'auto privata. Non appare infatti verosimile proporre in alternativa all'uso della propria auto un bus che impieghi 45' per giungere ad esempio, come segnalatoci, P.ta Porta Romana da Via Napoli.

Infine sarebbe importante impostare un piano di manutenzione intervento e messa in sicurezza delle strade urbane, in relazione alla ubicazione e tipologia di incidenti che si verificano. E' noto infatti che il maggior numero di incidenti avviene in città.

**Massimo Cagnucci**

*Direttore Automobile Club Ascoli*