

Traffico, parcheggi e quanto altro strettamente collegato al problema del traffico in città, in sede di campagna elettorale ed anche dopo nell'elaborazione dei programmi di intervento, hanno costituito un facile, comodo ... cavallo di battaglia per molti politici ed amministratori. Un argomento di facile presa popolare, considerando l'importanza dello stesso, nell'ambito cittadino. Quasi tutti si sono dichiarati pronti ad intervenire per risolvere - in tempi brevi - il problema annoso.

Se ne è parlato nell'aula del Consiglio comunale, nelle interviste giornalistiche, negli interventi pubblici a tutti i livelli. Ma finora tutto è rimasto a livello di belle intenzioni, di buoni propositi. Occorre, invece, passare in maniera concreta e seria alla fase realizzativa, ovvero passare dalle parole (tante) ai fatti (fin qui pochini). Esperti tecnici hanno formulato proposte e progetti di un certo interesse. Nel 1981 il Comune di Ascoli incaricò lo studio tecnico degli ingegneri Speranza e l'Ufficio Traffico dell'Automobil Club di svolgere uno "studio di base" su quella che era la situazione veicolare nel centro citta-

dino ascolano.

Adesso, con la ripresa delle attività, dopo la pausa estiva, "Flash" intende ricordare agli addetti ai lavori, l'urgenza di affrontare subito questo argomento, davvero non secondario per la vita della città. Vorremmo, insomma, che il problema dei parcheggi non seguisse le orme, ovvero i tempi, della piscina comunale, del teatro Ventidio Basso, del Palazzo dei Capitani e chi più ne ha, più ne metta.

Con la collaborazione dell'ing. Luciano Speranza e degli studi tecnici Altieri, Mariani e Nardinocchi, abbiamo voluto presentare il servizio che segue non per sostenere questa o quella proposta risolutiva, ma per evidenziare l'esistenza di progetti validi, certamente realizzabili. "Flash" non intende entrare nel merito, ovvero di come e da chi il problema dei parcheggi sarà risolto. Vuole soltanto che il problema venga ... risolto quanto prima, senza aspettare la fine dell'attuale legislatura. Insomma non parcheggiamo anche i parcheggi.

## È TEMPO DI PARCHEGGI

*Rispondo di buon grado all'invito rivoltommi da "Flash", in merito ad un chiarimento generale di ciò che significhi pianificare la mobilità delle persone in una città come la nostra Ascoli, cominciando con il richiamare le linee essenziali ed il senso di quello "studio di base" che fu redatto nel 1981 (su specifico incarico dell'Amministrazione Comunale) dagli Ingegneri Speranza e dall'ACI, Ufficio Traffico e Trasporti.*

*Cercando di essere il più chiaro e sintetico possibile, dirò che esso non è - come più volte è stato equivocato - il "Piano del sistema integrato di trasporto" gravitante sulla città, ma un lavoro di ricerca ad esso necessariamente preliminare.*

*Tale "studio di base", infatti, consisteva principalmente in:*

- il censimento dei dati di traffico disponibili ad Ascoli (includendo tra essi anche la rete di autolinee interessanti la città);
  - la presentazione di una metodologia scientifica di analisi e "simulazione" automatica del sistema;
  - la definizione di due territori, tra loro in alternativa, rispetto cui condurre lo studio di pianificazione vero e proprio (si trattava in breve, della città - ampliata rispetto ai confini amministrativi Comunali fino ad includere i vari centri "satellite" cresciuti intorno ad essa negli anni Settanta - oppure di un sistema più vasto, in prima approssimazione includente le valli del Tronto e della Vibrata);
  - l'individuazione di una serie di tempi e di fasi, attraverso cui si sarebbe dovuto svolgere il processo di piano, tenuto conto delle "risorse" di investimento attivabili, per il settore, nel breve, medio e lungo termine.
- Poiché la metodologia proposta prevede - come ovvio, implicando la simulazione del sistema all'elaboratore elettronico -*

*l'utilizzo di una serie di dati (sugli spostamenti e sulla sosta) ben precisa, ad integrazione dei pochissimi riscontrati come già disponibili, lo "studio di base" definisce altresì quali siano questi dati e come possano essere reperiti attraverso opportune "campagne" di indagine.*

*I sistemi di elaborazione, in effetti, non possono - almeno non in un caso del genere - essere "riempiti" di chiacchiere invece che di numeri.*

*Premetto tutto ciò per far capire che qualunque rilevante intervento sul sistema di circolazione della città, sulla politica delle infrastrutture da realizzare (per esempio i parcheggi a servizio del centro storico), sulle pedonalizzazioni ecc. richiederebbe prima della sua attuazione materiale una valutazione (quantitativa, numerica, inequivoca) degli effetti che ne conseguirebbero.*

*Una procedura di simulazione consente di ottenere proprio questo: in sua assenza la sperimentazione si farebbe, per così dire, direttamente sulla realtà, quindi sapendo di dover andare a constatare proprio su di essa gli errori o vizi d'origine, non più in tempo per correggerli (nella migliore delle ipotesi) se non spendendo molto di più di quanto in origine necessario.*

*Dal che deriva la mia convinzione che, trascorso ormai il tempo del "tirare ad indovinare", le scelte vadano prese con consapevolezza, utilizzando tutti i mezzi che le tecnologie e le metodologie di oggi consentono.*

*Quando sopra esposto mi impone di evitare giudizi personali sulle proposte di infrastrutture di parcheggio da più parti avanzate in questi ultimi anni.*

*Certo però ritengo inequivocabilmente sbagliata la realizzazione di*

*"importanti" interventi sulla circolazione e sulla sosta nel centro storico se non preceduta, lo ribadisco, da un'attenta valutazione scientifica dei suoi impatti, sul sistema di trasporto e sulla città tutta. Ciò che significa che, nelle more di un approccio serio alle problematiche coinvolte, ritengo che vadano casomai privilegiati gli interventi caratterizzati da più ampie reversibilità e flessibilità funzionali.*

*È pur vero che ogni proposta fin qui avanzata presenta degli aspetti di interesse - chi, per esempio, non vorrebbe limitare drasticamente i danni all'ambiente storico portando le macchine nel sottosuolo? -, tuttavia esse si collocano in maggioranza in un momento di evidente "progettualità specifica" e non di pianificazione.*

*In effetti eredo che ci sarebbe da porsi per lo meno qualche domanda sui livelli di fattibilità connessi:*

- Chi andrebbe nelle nuove infrastrutture di parcheggio?
- Per quali motivi, in quali orari?
- Disposto a pagare quali tariffe?
- Modificando in che modo, ed in quanto tempo le proprie abitudini?
- Con quali tempi di recupero degli investimenti effettuati (o addirittura se con recupero)?
- Con quali conseguenze sui delicati (e "critici") meccanismi di localizzazione delle attività economiche nel centro storico?

*In realtà, ignorando al momento pressoché tutto dei comportamenti dell'automobilista Ascolano (che non è quello di altre città) non si possono dare risposte in proposito ragionevolmente motivate. Ed allora ...?*

Inq. Luciano Speranza