



IL SILOS

L'idea di un parcheggio interrato pluripiano, o autosilo, nasce già nei primi anni '60, insieme al nuovo piano regolatore della città, con funzione di anello di congiunzione tra una fluida viabilità di accesso, e l'uso pedonale del centro storico. La posizione dell'autosilo, condizionata dalle scelte per la viabilità di scorrimento, prevista dapprima nell'area dell'attuale Liceo Classico, quando si pensava ad una viabilità a nord del centro storico, è stata poi fissata logicamente, nella zona di Porta Vescovo, quando il piano ha definito nella tangenziale sud la sede del traffico di penetrazione e di attraversamento di tutta la città. Essendo la tangenziale praticamente già realizzata, appare impossibile pensare, variando il P.R.G., di mutare, oggi, la localizzazione dell'autosilo.

Ascoli è stata, quindi, tra le prime città in Italia, ad affrontare, in sede urbanistica, i problemi di circolazione nella sua area centrale, con la proposta contestuale di un triplice ordine di interventi: una viabilità di penetrazione scorrevole e concorrente in un punto, una struttura di stoccaggio delle vetture, e da qui un ventaglio di comode percorribilità pedonali verso le parti più importanti del centro

antico. Ma alla tempestività delle previsioni non faceva poi seguito l'intervento concreto, sino al 1980, quando il Comune, affidava la progettazione dell'autosilo, e si assicurava i necessari finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno. Nel frattempo, altre città vicine (Ancona-Perugia-Macerata), avevano superato il ritardo iniziale e, affrontando il problema secondo analoghe concezioni, si trovano oggi in fase di più avanzata realizzazione. Il progetto dell'autosilo Ascolano, di A. Altieri, S. Brunori, C. Santanchè, dello Studio Ass. "Progetto Consulting", prevede la localizzazione definitiva sotto Viale De Gasperi, ricavandola nel terreno di riporto, realizzato a sostegno del Viale, dal Comune, negli anni '50. Questa scelta, che garantisce completamente le esigenze funzionali dell'opera, consente anche di evitare ogni intervento sulla sponda naturale "storica" del Castellano, e sui manufatti storico-archeologici. Lo schema del parcheggio è del tipo "a rampa" costituito cioè da un percorso continuo a bassa pendenza, che assicura contemporaneamente la distribuzione delle vetture ed il loro stazionamento. Gli accessi sono due, come i principali flussi di immissione. Il primo, superiore, raccoglie attraverso la "Racchetta" Corso Vittorio/V.le De Gasperi, le provenienze: da Piazza Immacolata,

dal Centro Direzionale, da Monticelli e, più in generale, dalla bassa Salaria. Il secondo, inferiore, è servito da una passerella sul Castellano, presso il vecchio stabilimento bacologico; vi confluiscono, attraverso il sistema tangenziale, Via Napoli, Via Adriatico, le provenienze: dall'Ascoli-Mare, da Teramo, dalla Zona Industriale, dai quartieri a sud di Piazza Immacolata, e quelle dalla Salaria superiore e da Valle Castellana. Si tratta, nel complesso dell'80-85% dell'intero traffico destinato al Centro Storico, rimanendone escluse le sole provenienze da nord (Porta Cappuccina, Campo Parignano). La capienza del parcheggio è di circa 650 auto, per la maggior parte, ospitate nella struttura pluripiano propriamente detta; le altre, per ragioni di ingombro (Pulman, camions, furgoni), su apposito piazzale, collegato pedonalmente. La localizzazione del parcheggio consente di abbracciare con raggio di 300 m. tutto il centro storico "che conta": Comune, Provincia, Banche, Piazze principali etc.; in seconda fase, è previsto anche un percorso pedonale sotterraneo, dagli ascensori dei parcheggi, direttamente a Piazza Arringo. Infine un cenno sulla struttura: essa è del tipo "a copponi" prefabbricati; ciò che consente economicità e rapidità di costruzione.

Ing. Stefano Brunori