



IL TUNNEL

Nell'ambito della complessa problematica per il riuso del Centro Storico di Ascoli Piceno, certamente il ripristino e la salvaguardia degli elementi architettonici e dei valori ambientali, nonché la riqualificazione dei contenuti sociali e politici costituiscono il determinante culturale e funzionale per un serio ed attuale approccio alla ricerca di una soluzione che non mortifichi i valori urbani e corali del contesto storico. La struttura urbana del Centro Storico di Ascoli Piceno è costituita da una fitta rete di piccole strade e piccole piazze su cui si articolano edifici storici la cui dimensione monumentale è sempre sommersa e comunque equilibrata alla dimensione umana del viverci. Questa realtà storico-morfologica della Città antica mal si adatta all'uso veicolare delle sue strutture viarie. In particolar modo l'ingombro delle auto in sosta costituisce l'elemento preponderante e paralizzante dal punto di vista funzionale, nonché l'elemento più esclusivo e deteriorante per una fruizione estetica dell'immagine della città storica. D'altro canto è pur vero che il Centro Storico, nella concentrazione ottimale di una perfetta rivitalizzazione, presenta la necessità di essere comunque servito dai trasporti motorizzati, pena l'isolamento dal contesto cittadino e di conseguenza l'ulteriore abbandono. Emerge quindi questa fondamentale incompatibilità tra la morfologia del Centro Storico e la natura del servizio veicolare. Solo una adeguata soluzione a questo stato di cose potrà consentire un significativo riuso del Centro Storico.

L'idea del "Tunnel" come parcheggio sotterraneo nasce da tre considerazioni fondamentali: 1) Il Centro Storico deve comunque essere ampiamente servito dai trasporti veicolari pubblici e privati

siano essi "turistici" che di servizio, 2) Gli elementi maggiormente ostruttivi sono la dinamica delle auto private, siano esse "turistiche" che di servizio, e l'ingombro delle stesse durante la sosta, 3) Il funzionamento della città e del Centro Storico è legato fondamentalmente ai trasporti pubblici e privati di servizio.

Il "Tunnel" consente di ottemperare pienamente alle prime due considerazioni, mentre alla terza provvede la rete viaria del centro storico, con adeguata regolamentazione. Da questa analisi differenziale del traffico il problema si riduce a due sole "incognite": 1) La normativa per il traffico di servizio (di non difficile proponibilità), 2) La progettazione ed esecuzione del "Tunnel".

Il "Tunnel" può essere costituito da due tronchi ortogonali tra loro che ripercorrono gli assi del Cardo (Nord-Sud) e del Decumano (Est-Ovest), colleganti l'uno la Tangenziale Nord con la Tangenziale Sud e l'altro Viale Treviri con Viale Indipendenza. Lungo le percorrenze di tali tronchi possono crearsi delle risalite in superficie a carattere pedonale in qualsivoglia punto del Centro Storico e in maniera distribuita ed equilibrata su tutto il Centro Storico. Si evitano così concentrazioni di flussi pedonali di accesso che comporterebbero privilegi per le zone vicine con notevoli incrementi dei valori immobiliari a scapito dei valori immobiliari delle zone lontane dai punti di afflusso concentrati. In sintesi, i parcheggi concentrati creano zone privilegiate, i parcheggi in "Tunnel" creano il riequilibrio delle valenze immobiliari su tutto il Centro Storico.

Caratterizzazioni funzionali e tecniche: Profondità di scavo al di sotto dello strato archeologico, nella parte del sottosuolo costituita da arenaria, argilla e marna (sostanzialmente priva di falde freatiche e al contempo di facile escavo). A tale livello non si hanno reperti archeologici, ed inoltre non si va ad interferire

con l'ambiente sia esso urbano che paesaggistico, ancor meglio non debbono utilizzarsi aree in superficie che possono invece essere riqualificate per un uso sociale più consona alla Città Antica. Non si creano strutture indotte di distribuzione dei pedoni in quanto la distribuzione avviene già nel sottosuolo nella scelta del punto di sosta e di risalita.

Analisi comparativa di massima dei costi a posto macchina (Lire posto macchina) Costo in Parcheggio interrato e ricoperto ... L./pm 12.000.000 + costo delle strutture indotte di distribuzione: Costo in Parcheggio Pluripiano L./pm 10.000.000 + costo delle strutture indotte di distribuzione; Costo in Parcheggio a raso L./pm 3.000.000 + Costo delle strutture indotte di distribuzione (tale costo aggiuntivo sarebbe notevolmente maggiore che nei casi precedenti in quanto i parcheggi andrebbero fatti in zone esterne e lontane dal centro storico); Costo in Parcheggio in "Tunnel" L./pm 8.000.000 senza spese aggiuntive di strutture indotte di distribuzione.

Polivalenze funzionali: 1) Parcheggio per autoventure, 2) Viabilità alternative e di emergenza per l'attraversamento della città in senso Nord-Sud e Est-Ovest, 3) Rifugio collettivo in caso sia di guerra tradizionale che di guerra atomica o batteriologica. Ultima considerazione ma non meno importante è che i valori simbolici delle architetture della città (Cattedrali, Palazzi pubblici e Privati) rimangono essi stessi a rappresentare la cultura significativa dell'ambiente urbano, sociale e civile degli Ascolani, senza l'interferenza, spesso mortificante di tale immagine dovuta alla creazione di mega strutture, siano esse in elevato che in superficie, costruite a simbolo di un tecnologismo improprio e quanto mai inopportuno alternativo ai valori corali e sociali della nostra bella e storica città.

Arch. Gianfranco Nardinocchi