



TRAFFICO E PARCHEGGI

di Bernardo Carfagna

Nel numero di settembre la rivista ha affrontato il problema del traffico veicolare nel centro storico della città, pubblicando alcune ipotesi di soluzione relative ad uno dei suoi aspetti principali: quello dei parcheggi.

Essendo tuttora legato da profondissimo affetto verso la città, dove sempre torno con emozione, ritengo opportuno intervenire per manifestare tutte le mie perplessità riguardo i termini in cui l'intera questione viene posta, ed alcune personali valutazioni sulle ipotesi di soluzione prospettate da alcuni professionisti. Ciò senza la minima intenzione di farmi sostenitore per partito preso di uni o di altri, bensì solamente per portare un piccolo contributo al dibattito in corso.

Ciò premesso mi permetto di esprimere il massimo dello stupore di fronte ad una situazione che, a quanto sembra, vede l'inesistenza di uno studio analitico e dettagliato del problema traffico in tutti

i diversi aspetti che lo compongono, di fronte al fatto cioè, che le tre grandi soluzioni di parcheggio proposte (autosilo, «aree reversibili», tunnel) non appaiano punto inserite in un disegno di più ampia pianificazione generale di un sistema di trasporto, che veda organicamente ed armonicamente legati la città, (nelle varie parti che la compongono (centro storico, quartieri moderni, quartiere Monticelli, frazioni), e tutto quel più ampio territorio di cui essa è imprescindibile punto di riferimento economico, commerciale ed amministrativo. Tale fatto rafforza l'impressione di una città troppo spesso abituata ad affrontare i problemi che le derivano dal suo status di capoluogo, seguendo logiche di approccio disorganiche e frammentarie, improntate ad una estemporaneità che non le fa onore, tendenti dunque a soluzioni episodiche e limitate, quando non decisamente fuori luogo.

Se non siamo in possesso

di un affidabile profilo dello «automobilista ascolano», delle sue abitudini, dei motivi (più o meno logici) che sono alla base del suo costume e delle sue necessità di utilizzare il mezzo di trasporto personale per muoversi nell'ambito cittadino, etc., quanto senso ha parlare di parcheggi di questo o quel tipo, di questa o quella localizzazione, di questa o quella dimensione etc.?

Tralasciando per ora di affrontare il problema (tutto altro che secondario) delle spese necessarie per la realizzazione delle opere prospettate, di assistenza per l'esercizio, della manutenzione, del recupero degli investimenti effettuati, delle tariffe da applicare etc., sorge qui l'esigenza di comprendere, prima di tutto, se e quanto le dimensioni del centro storico di Ascoli siano tali da richiedere quella penetrazione di traffico automobilistico che attualmente ci è dato osservare, se cioè buona parte di esso non derivi tanto da una assoluta necessità di accorciamento dei tempi di percorrenza, quanto da una distorta «cultura automobilistica» di tanti nostri cittadini.

Mi sono cimentato in un semplice ma illuminato confronto: da una parte le distanze che in Ascoli separano gli accessi al centro storico dai «punti chiave» dello stesso, dall'altro le distanze che intercorrono tra alcuni punti di riferimento situati nel centro di Milano. Ciò allo scopo di verificare se mai nella nostra città tanta parte del traffico non sia dovuto ad un malinteso senso della distanza.

Ne è risultato così che uno spazio in Ascoli generalmente considerato rilevante, come quello che separa le fontane di Porta Maggiore dall'entrata del Palazzo Comunale (ca. 700 mt.) altro non è che lo tesso che a Milano corre tra l'Università degli Studi e P.za S. Babila, nonché inferiore di 100 mt. a quello tra P.za Castello e P.za Duomo, o tra l'Accademia di Brera e P.za Duomo; tutti intervalli che in quest'ultima città ben pochi hanno problema a coprire a piedi.

Eppure nella metropoli

lombarda, come tutti sanno, il tempo è prezioso e non ci si può davvero permettere il lusso di sprecarlo. Non volendo effettuare altri confronti mi limiterò a sottolineare i 700 mt. tra la nostra Porta Romana e P.za del Popolo, i 600 mt. tra l'imboeco esterno al Ponte Nuovo di Campo Parignano ed il Palazzo del Comune.

Appare pertanto piuttosto chiaro quanto in non poca misura il problema di cui si sta discutendo dipenda (ben anche da certa «forma mentis» di troppi nostri concittadini, abituati a valutare e «sentire» le distanze tra i quartieri oltre i fiumi ed il centro storico in modo inadeguato e sproporzionato.

Si tratta dunque da una parte di modificare adeguatamente la cultura metropolitana di quegli ascolani troppo comodi e seduti, dall'altra di fornire, (al di fuori del tracciato urbanistico del centro storico), gli adeguati spazi di parcheggio agli automobilisti che giungono dal territorio per usufruire dei servizi economico-amministrativi offerti dalla città; questi sì con l'indispensabile necessità di reperire uno spazio per le proprie autovetture. Il tutto naturalmente all'ombra di un servizio di trasporto pubblico urbano adeguato nei percorsi e nelle frequenze.

E qui ricadiamo comunque sulla assoluta necessità di un serio studio sul bacino di traffico in cui la città si trova ad essere essenziale punto di riferimento, sul relativo piano dei trasporti, e sulla necessità fondamentale di dare un valore non fantasioso, bensì verosimile, al numero di quegli automezzi per i quali, (necessitando inevitabilmente degli spazi di cui si sta parlando) occorre trovare una soluzione.

Non è proponibile dare vita a strutture che rischiano di risultare sproporzionate per l'investimento finanziario che richiederebbero, e surdimensionate rispetto al compito effettivo che si troverebbero a svolgere.

— Quanto è realistico immaginare un cittadino di Portata Maggiore che prenda la propria vettura per recarsi in un ipotetico parcheggio a raso posto sulla sponda destra