

del Castellano a livello del fiume, dove si troverebbe ancora tanto lontano dal sospirato «centro»?

E lasciamo perdere tutte le fantasie su «percorsi meccanizzati», «scale mobili», «ascensori», che dovrebbero superare i dislivelli tra piano dei parcheggi e piano del nucleo urbano, suggestioni santeliane che ben poco si attagliano ad un discorso di salvaguardia dei valori ambientali in cui si colloca la nostra città. Altro che «operazioni tecnologiche reversibili»!

— Quanto è realistico immaginare che un ascoltano, poniamo di Campo Parignano (ma gli esempi si potrebbero moltiplicare), oggi pronto a recarsi al centro, con la propria auto, una volta regolamentato il traffico nel centro storico, riterrebbe conveniente recarsi in una struttura come l'autoasilo?

A proposito di questa «astronave» poi, che senso ha dire che la sua costruzione eviterebbe «ogni intervento sulla sponda naturale "storica" del Castellano»?

A parte il fatto che il famoso «terreno di riporto» di cui si parla, e su cui si dovrebbe impiantare il manufatto in questione, è ormai incontestabilmente e stabilmente depositato nella memoria visiva di almeno due generazioni come elemento definitivo del paesaggio «naturale» della città in quel versante, forse che un'opera del genere non comprometterebbe definitivamente ed irreparabilmente i valori ambientali dell'ansa del Castellano a ridosso della Cattedrale, e con essa la vista più classica e caratteristica della città: quella da Sud con l'Ascensione sullo sfondo?

Vediamo di prendere coscienza una volta per tutte dell'importanza di una salvaguardia vera e definitiva delle sponde di quei fiumi che da sempre racchiudono, anzi sono, la chiave del carattere e della storia della nostra città.

Da parte sua la proposta di un tunnel come parcheggio sotterraneo mi sembra la più sensibile nei confronti di questo aspetto del problema parcheggi; essa appare muoversi decisamente nell'ottica di una salvaguardia delle sponde fluviali. Nondimeno riten-

go che dovrebbe essere formulata in termini più precisi perché se ne possa valutare davvero la fattibilità a livello operativo, (oltre che i costi effettivi). Ciò al fine di fornire una risposta ad alcuni non secondari interrogativi, tipo: come si strutturerebbe la gestione di simile «parcheggio lineare»? Ovvero, come evitare un afflusso eccessivo di automezzi verso il punto di incrocio dei due assi trasversali, o comunque verso i punti più «caldi» del nucleo storico?; quanto personale sarebbe necessario per tenere sotto controllo il traffico che si svilupperebbe nelle gallerie?

Inoltre, quanto si può essere certi che la realizzazione delle uscite pedonali verso l'esterno avvengano con più che un occhio di riguardo per gli strati archeologici che inevitabilmente si dovrebbero attraversare? Né può essere sottovalutato l'impatto (tutt'altro che limitato) che sull'ambiente fluviale verrebbero ad avere i tre passaggi necessari allo scavalco del Tronto e del Castellano, le opere sulle rive esterne, necessarie al loro innesto sulla viabilità esistente.

Da parte mia, mi permetto comunque di manifestare una personale preferenza per una proposta che veda la realizzazione di due poli di parcheggio ai limiti est ed ovest del nucleo storico; più precisamente, uno nella area dell'ex tiro a segno presso Porta Romana (parcheggio a raso, fornito di opportuna piantumatura), l'altro nell'area del campo portivo Squarcia (interrato e ricoperto; con contemporaneo recupero dell'area a verde organizzato, capace di dotare finalmente la manifestazione della Quintana di una più appropriata e degna cornice di quanto avvenuto finora).

Tali soluzioni non abbisognerebbero di strutture aggiuntive di distribuzione, perché viale Treviri e via Oberdan da una parte, il ponte di Porta Maggiore dall'altro, sarebbero certo sufficienti ad assorbire un traffico che non risulterebbe poi tanto diverso da quello attuale. Sottolineo come questi spazi di parcheggio non debbano essere miopiamente considerati fun-

zionali solamente al traffico in entrata dalle rispettive direttrici geografiche in cui si troverebbero collocate; ovvero, un automobilista in arrivo dalla valle inferiore del Tronto non necessariamente è tenuto a servirsi di una struttura ad Est della città solo perché egli giunge da quella direzione.

I veloci e scorrevoli 3 km in più che egli dovesse decidere di percorrere sulla tangenziale sud per recarsi nell'area di Porta Romana non dilaterrebbero infatti i suoi tempi di percorrenza in una misura che possa definirsi sensibile, finendo invece per evitare i semafori ed il traffico ben più sostenuto di Porta Maggiore.

In questo senso, anzi, se una parte del flusso di automobilisti in arrivo in città da Est decidesse di usufruire dell'entrata ad Ovest (e che le tangenziali vengono concepite unicamente ad uso e consumo del solo traffico di scavalco della città?), credo che lo stesso settore Ovest del nucleo cittadino ne risulterebbe in certa misura rivitalizzato. I due parcheggi così

definiti si troverebbero situati ad una distanza uguale per entrambi di soli 700 mt. da un punto chiave di riferimento come Piazza del Popolo. E sulle distanze urbane abbiamo già fatto prima le dovute considerazioni.

Concludo dunque invitando i miei amatissimi concittadini a guardare certi problemi con un più adeguato spirito metropolitano, abbandonando certi atteggiamenti mentali da strapaese che non onorano una città che aspira a mantenere, anzi ad accrescere e sviluppare, il proprio ruolo di «piccola capitale».

Si guardino bene dal dare credito alla realizzazione di certi falsi «fiori all'occhiello», che solo risuonano a riprova del provincialismo bieco e rovinoso di chi ritiene di risolvere i problemi della città, e di fornirla di un illusorio «look» da grande metropoli, proponendo soluzioni che solo rivelerebbero l'angustia culturale che le ha generate, e di cui diventerebbero il più triste monumento.

Con simpatia e fiducia.



**il fiore, il dono
più gradito**

ikebana

**FLORICOLTURA
DAMIANI**

VIVAIO VIA IONI, 4/A - (AP) TEL. 0736/50239
NEG. CORSO MAZZINI, 179 - (AP) TEL. 0736/51394

servizio fleurop