

LA PROVINCIA DI FERMO

È da molti anni che la città di Fermo aspira a diventare capoluogo di provincia. In questi ultimi tempi, come si apprende dalla stampa provinciale, l'iter burocratico ha subito un significativo passo avanti avendo superato favorevolmente le varie Commissioni della Camera dei Deputati preposte all'esame di fattibilità.

Sembra che al progetto abbiano aderito una quarantina di comuni della zona del fermano in rappresentanza di circa 185.000 cittadini.

Quel che sorprende e lascia perplessi l'atteggiamento indifferente e sonnolento degli ascolani che, almeno a livello visibile, non hanno opposto sino a qualche giorno fa alcuna resistenza allo smembramento della provincia. Si assiste cioè alla quasi totale assenza di pronunciamenti da parte di tutte le forze politiche; solo alcuni parlamentari del fermano, e non poteva essere diversamente, si sono battuti con un certo vigore per raggiungere lo scopo. Anche la Regione Marche avrebbe dato il suo assenso in epoca non molto recente.

Questa progettata visione di un territorio già di per sé piccolo, non potrà che portare ad un impoverimento dei due comprensori.

Ad essere maggiormente danneggiata sarà Ascoli Piceno a cui rimarranno solo una trentina di comuni, per lo più montani, se si escludono San Benedetto, Grottammare e Cupramarittimo, per parte della fascia costiera, e quelli situati lungo la vallata del Tronto e del Tesino.

È indubbio che la zona fermana dinamicamente più effervescente dell'ascolano, specie per la presenza di moltissime attività del calzaturificio che costituiscono il settore preponderante e quindi più importante delle relazioni industriali e commerciali.

Inoltre trascorrono secoli di Fermo e delle sue contrade sono di tutto rilievo. È ovvio che queste ragioni stiano alla base delle aspirazioni fermane con giusta ed oggettiva fondatezza.

Ciò non toglie tutta via che la visione dell'attuale realtà territoriale non potrà che risultare negativa per entrambi i comprensori con maggior danno per quello di Ascoli.

Noi sanbenedettesi assistiamo neutrali alla realizzazione di questo progetto pur comprendendo che, alla lunga, a noi certamente non porterà beneficio alcuno, ma semmai, qualche nuocumento per lo scadimento d'importanza del territorio che risulterà ulteriormente marginalizzato e negletto.

Su base regionale, inoltre, è variegato che attualmente l'Ente Regione domina per un buon sessanta per cento dagli interessi di Ancona e provincia, per il venti da Pesaro e per la restante parte da Macerata ed Ascoli. Questo comporta, in proporzione, un minor flusso di stanziamenti regionali per le nostre zone. Quindi l'ulteriore frammentazione territoriale non potrà che essere negativa.

In sostanza pur essendo neutrali, non simpatizziamo per l'iniziativa fermana a cui va pur riconosciuta una certa validità.

Se dunque le aspirazioni di Fermo sono oggettivamente condivisibili, non si può negare che la suddetta visione della nostra provincia antistorica nei tempi di attuazione della comunità europea e di globalizzazione planetaria, risultando vincente la tendenza ad accorpare e semplificare e organizzarsi di ogni ordine e grado per ridurre i costi, semplificare le procedure e rendere sempre più agili e snelle tutte le attività interconnettibili a vantaggio delle unità produttive.

Non creandoci una pleiade di nuove burocrazie e centri di potere che si facilitano i rapporti ai cittadini per chi costi di varrebbero insostenibili e finirebbero per incidere sulla tasca di tutti.

Una soluzione possibile potrebbe essere quella di affiancare al nome di Ascoli anche quello di Fermo, così come già esiste nella nostra regione quello di Pesaro-Urbino. Naturalmente non dovrebbe essere solo un fatto nominalistico, ma dovrebbe prevedere il trasferimento di alcune attività funzionali idonee a meglio comprendere i problemi dei fermani a attuazione e realizzazione delle istanze sociali più significative. Queste soluzioni sarebbero possibili solo se gli ascolani abbandonassero la loro attuale inerzia affidando i politici responsabili che in questa fase dormiente favoriscono di fatto, consapevolmente e quindi colpevolmente, lo smembramento del già ridotto territorio della nostra provincia.

Vibre

CHI SI MUOVE È PERDUTO

"Chi si muove è perduto" non è un aforisma ma il titolo di un libro, scritto dalle nostre concittadine Antonella Alagia e Catia Chiusaroli, brillantemente laureatesi in pianificazione urbanistica, territoriale ed ambientale presso l'Istituto universitario di Architettura di Venezia.

L'opera, presentata presso la sala del Consiglio Comunale all'indomani della protesta organizzata da alcuni esercenti contro la pista ciclabile di viale De Gasperi, ha suscitato notevole interesse per la specificità della materia trattata e per il rigore scientifico che ha portato le ricercatrici a presentare ipotesi di una nuova mobilità sostenibile nel segno di una possibile inversione di tendenza.

Il sindaco Perazzoli ha rilevato come anche il servizio di trasporto locale, caratterizzato da una domanda sempre più decrescente, imponga una rivisitazione per un adeguamento alle esigenze della città.

Se è vero che lo sviluppo scientifico ha risolto molti problemi nel passato, è pur vero che non ci potrà garantire dal pericolo vissuto da molte città che si sono estinte quando la dimensione di "città-globale" con il "suo" am-

biente ha segnato il decadimento prima che l'innovazione "salvifica" si sia prodotta.

E in tempi di mucca pazza si impone un momento di riflessione per un approccio diverso con la città ove stress e inquinamento hanno raggiunto livelli insostenibili.

Lo scoraggiamento del traffico automobilistico può sicuramente ripristinare una condizione di equilibrio tra le componenti di traffico, o invertire il criterio della priorità per restituire il diritto di uso delle strade e degli spazi pubblici urbani anche a chi non guida un veicolo.

È una esigenza non più rinviabile che si impone, nella allarmante congestione del traffico che rischia di paralizzare la società e l'economia, esigenza che spinge ad una coraggiosa politica di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, con investimenti straordinari e interventi strutturali che consentano di valorizzare le peculiarità di ogni singolo mezzo attraverso una diffusa e più evoluta cultura della mobilità.

Su questo tema Antonella Alagia ci ha guidati verso un nuovo approccio alla gestione della domanda di mobilità, un ap-

proccio morbido che parte dalla informazione, dalla comunicazione e dalle strategie organizzative e di coordinamento che non comportano particolari modifiche infrastrutturali ma che si propongono l'obiettivo di influenzare la scelta del modo di trasporto.

Il progetto potrebbe dunque prevedere iniziative su tre direttrici quali: allargamento dell'offerta di trasporto (bus a chiamata, taxi collettivo, car sharing, car pooling), miglioramento dei servizi esistenti (modifiche degli orari delle corse, personalizzazione dei percorsi, tariffe integrate o biglietti speciali) e, da ultimo, l'introduzione di servizi complementari al trasporto che forniscono i modi non motorizzati (aree di sosta riservate in posizioni privilegiate, rastrelliere di sicurezza per le biciclette). Sulla nuova mobilità il sindaco Perazzoli ha osservato come sia più razionale pensare ad una convenzione con i taxisti per offrire un servizio a quei cittadini residenti in zone periferiche che, solo periodicamente, fanno uso del mezzo pubblico.

Sarebbe certamente più economico e meno inquinante un taxi collettivo piuttosto che fare ricorso ad un bus da 50 posti.

Sul punto il prof. Cecchini ha riferito sulla sua esigenza di raggiungere Fossombrone arrivando a Pesaro con il treno dalle ore 22 di ogni fine settimana; alle 22.40 sale su un bus da 50 posti ove viaggerà soltanto lui in compagnia dell'autista.

Antonella Alagia ci ha portati a riflettere sul valore di un salto concettuale nel modo di concepire il trasporto e ad interpretare la crisi del traffico come risorsa per un ragionare sui cambiamenti possibili.

È difficile attraversare una striscia pedonale, è impossibile proteggere i timpani dai fracassoni che scorrazzano indisturbati giorno e notte per la città; come si può sperare in una città migliore?

Eppure la dignità della città ci è stata riconosciuto dal Presidente della Repubblica con proprio decreto del 25 ottobre 2000/11

Ai nuovi amministratori che saranno eletti alle prossime consultazioni elettorali l'impegno di mettere mano su questi temi per recuperare un miglior livello di qualità della vita.

L.D.B.

ANTONELLA ALAGIA - CATIA CHIUSAROLI

CHI SI MUOVE È PERDUTO

Scenari, tecniche e strumenti per una "nuova mobilità": percorsi possibili, probabili, o solo immaginabili.



venerdì 23 febbraio 2001 ore 17
Sala del Consiglio comunale
San Benedetto del Tronto

Enella Civica Residenza, 14 febbraio 2001

Il Sindaco
Paolo Perazzoli