

Mobilità e sostenibilità: la pianificazione va condivisa con altri dieci comuni del circondario

## Stop alle auto nel capoluogo da 200 mila abitanti

di EDOARDO DANIELI

**ANCONA** - Non solo programmazione urbanistica ma anche politiche economiche e sociali per disegnare il futuro della città. Che non può limitarsi ai confini cittadini ma deve comprendere un territorio più vasto. Con la consapevolezza che la sostenibilità passa per una riduzione delle auto private e con un miglioramento della mobilità pubblica. L'assemblea pubblica "La città che cambia" ha dato il via al dibattito cittadino sul documento programmatico per il nuovo Piano urbanistico del Comune. Oggi il secondo round: è in programma infatti l'assemblea istituzionale, nel corso della quale si imposterà la co-pianificazione per uno sviluppo extraurbano condiviso. Un intendimento che, al di là delle intenzioni, parte comunque monco dal momento che la legge regionale sul territorio è ancora in divenire, seppure in grandi linee note.

La prima assemblea delle Muse ha comunque già lasciato il

segno. Sulle problematiche emerse e sulle modalità di affrontarle. Fabiano Compagnucci, Andrea Gramillano, Paolo Veneri, tre ricercatori di economia urbana, sintetizzano che "la problematica che, in base al numero degli interventi effettuati nel corso della prima assemblea, sembra essere la più sentita dalla popolazione e dagli stakeholders, è quella della mobilità urbana". In effetti, l'analisi sui flussi quotidiani di pendolari per motivi di lavoro, dipinge una città particolarmente congestionata, in cui l'utilizzo dei mezzi di trasporto privati è decisamente preponderante e, ormai, insostenibile.

"Dei circa 34 mila residenti anconetani che ogni giorno si recano al lavoro - osservano i tre ricercatori -, ben 25 mila lo fanno con mezzi propri. A questi si aggiungono, con tutti i costi sociali che ne derivano, ulteriori pendolari provenienti dai comuni limitrofi per i quali Ancona rappresenta il *centro occupazionale* e di servizi di un sistema urbano". Da oltre un ventennio, pro-

segue l'intervento, "l'Istat propone una nuova interpretazione dell'organizzazione territoriale secondo la quale il comune di Ancona è il centro di un sistema urbano composto da 11 comuni che funzionano come un'unica città di circa 200 mila residenti". Per un Piano che ha l'ambizione della sostenibilità, quindi, "è necessario affrontare il problema della mobilità urbana con soluzioni radicali, che tengano conto della nuova organizzazione territoriale e che siano alternativi alla costruzione di parcheggi in centro il cui unico esito sarebbe

l'ulteriore incentivo all'utilizzo dell'automobile e, di conseguenza, l'aumento della congestione". Sembra legittimo chiedersi - proseguono i tre ricercatori - "se ciò che i cittadini desiderano sia una città con un centro storico cosparso di parcheggi, di ulteriori gallerie e con una rotonda al posto del liceo Savoia". L'alternativa? "Il grande centro storico di Ancona potrebbe invece essere valorizzato e rappresentare un luogo di eccellenza per la

fruizione sociale, la qualità della vita e l'immagine della città".

Tuttavia, non è questo l'unico punto di vista. "Di maggiore rilevanza, tuttavia, sarebbe interrogarsi sui possibili scenari fu-

turi non solo dal punto di vista della mobilità, ma anche in relazione a temi altrettanto rilevanti come il ruolo del porto, le relazioni con i paesi dell'Adriatico, il ruolo dell'Università, l'organizzazione produttiva e l'utilizzo razionale del suolo disponibile, purtroppo ormai limitato. A questo scopo - è la conclusione - il documento programmatico rappresenta lo strumento più adeguato per costruire una visione condivisa dell'Ancona del domani, purché si caratterizzi come un Piano strategico che sia in grado di integrare interventi non solo di tipo urbanistico, ma anche di carattere economico e sociale in un'ottica di lungo periodo".

