

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003



**RESOCONTO INTEGRALE
della seduta consiliare**

DI MARTEDI' 23 SETTEMBRE 2003

74.

PRESIEDE IL PRESIDENTE
MARIA CLARA MUCI

INDICE

**Presentazione del piano della sosta
della città di Urbino**

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

La seduta inizia alle 21,10

Il Presidente Maria Clara Muci con l'assistenza del Segretario Generale dott. Ennio Braccioni, procede alla verifica del numero dei consiglieri intervenuti, e l'appello nominale dà il seguente risultato:

GALUZZI Massimo — Sindaco	presente
BALDUCCI Giuseppe	presente
BARTOLUCCI Raniero	presente
BASTIANELLI Valentino	assente g.
BRAVI Adriana	presente
CECCARINI Lorenzo	presente
CIAMPI Lucia	presente
COLOCCI Francesco	presente
EDERA Guido	presente
FATTORI Gabriele	presente
FOSCHI Elisabetta	assente
GAMBINI Maurizio	presente
MAROLDA Gerardo	presente
MECHELLI Lino	presente
MUCI Maria Clara — Presidente	presente
MUNARI Marco	presente
PANDOLFI Claudia	presente
ROSSI Lorenzo	presente
SERAFINI Alceo	presente
TORELLI Luigi	presente
VIOLINI OPERONI Leonardo	assente g.

Accertato che sono presenti n. 18 consiglieri e che risulta pertanto assicurato il numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta.

Prendono altresì parte alla seduta gli Assessori Luciano Stefanini, Giorgio Ubaldi, Massimo Guidi, Massimo Spalacci, Lucia Spacca e Donato Demeli.

PRESIDENTE. Hanno comunicato che sarebbero stati assente i consiglieri Violini Operoni Leonardo e Bastianelli Valentino.

Ricordo a tutti i consiglieri che è stato consegnato l'ordine del giorno del prossimo Consiglio comunale previsto per il giorno 29, oltre alla convocazione dei capigruppo. C'è poi un invito per partecipare ad un'iniziativa promossa dalla Provincia di Pesaro e Urbino che riguarda i giovani e l'Europa, con la presenza del sen. Giovanni Amato. Siamo tutti invitati.

Presentazione del piano della sosta della città di Urbino

PRESIDENTE. Prima di passare la parola al Sindaco per la relazione riguardo la tematica di questa sera, cioè "Presentazione del piano della sosta della città di Urbino", voglio salutare tutti coloro che sono convenuti qui questa sera, il presidente dell'Ami, il dott. Maurizio Mazzoli, il dirigente Antonio Micheli, il consulente dell'Ami dott. Cioppi, i dirigenti degli uffici comunali.

Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Cerco di

dare alcune indicazioni più politiche del percorso che ci ha portato a presentare in Consiglio comunale il piano della sosta della città di Urbino. Abbiamo discusso in Consiglio comunale.

Abbiamo discusso in Consiglio comunale, in fasi separate, il problema del parcheggio di Santa Lucia, poi altri temi riguardanti le questioni della sosta. Il tema del parcheggio di Santa Lucia è stato discusso perché abbiamo approvato il progetto preliminare, le varianti ecc., poi mano a mano si sono discussi i vari aspetti relativi al problema della sosta nella nostra città.

Per questa ragione abbiamo detto di procedere in modo differente, di arrivare ad un ragionamento complessivo per quanto riguarda il tema della sosta. Per questa ragione Comune ed Ami hanno lavorato, negli ultimi mesi, a predisporre questo piano complessivo della sosta per la città.

Questa sera lo presentiamo in Consiglio comunale. Abbiamo fatto qualche incontro con le associazioni, faremo altri incontri con le associazioni presentando nel particolare le soluzioni che si prospettano del piano della sosta e faremo tutti gli incontri che saranno necessari.

In Consiglio comunale vi è questa sera la

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

presentazione, nei prossimi giorni si fornirà il materiale necessario, dopodiché si tornerà in Consiglio comunale per approvare il piano finanziario del parcheggio di Santa Lucia e dare l'assenso al piano della sosta complessivo. Ci sarà quindi un'ampia discussione su questi temi, senza nessun problema anche con le associazioni, perché è un tema molto importante per la città.

Il piano della sosta che si presenta questa sera è realizzato dal Comune e dall'Ami che aveva già la concessione per la realizzazione e la gestione del parcheggio di Santa Lucia, ha la gestione del parcheggio di Borgo Mercatale, ha la gestione dei parcheggi a pagamento attorno alle mura. Naturalmente l'Ami ha pieno titolo a ragionare attorno alla questione del piano della sosta e per questa ragione Comune ed Ami hanno in questi mesi lavorato unitariamente ed elaborato il piano della sosta che questa sera si presenta. Anch'io ringrazio il presidente dell'Ami Mazzoli, i suoi collaboratori dott. Micheli e ing. Cioppi, il direttore dell'ufficio tecnico Michele Felici, il dott. Brincivalli e gli altri collaboratori che, insieme, hanno lavorato alla predisposizione del piano.

Per inquadrare il tema, alcuni dati. Il traffico e la sosta sono, anche rispetto a tutti i sondaggi, la prima questione di cui soffrono le città, legata fortemente al tema della qualità della vita nelle città a livello nazionale. Basti pensare alle fasi che sono state vissute in questa estate in tante città, al problema dell'inquinamento, al problema delle polveri in città, anche vicino a noi.

Non abbiamo registrato, in modo drammatico, le questioni dell'inquinamento da una parte e delle polveri dall'altra, ma sappiamo che sono rilevanti sia il problema del traffico, sia quello della sosta anche per una città come la nostra, un tema che bisogna affrontare per cercare di migliorare la situazione e apportare una serie di soluzioni.

Il problema del traffico e della sosta sono sempre più pesanti. Ricordo un dato di qualche anno fa, che forse adesso si è aggravato. Quando si discusse del "piano Tognoli", poi del piano del parcheggi all'interno del piano regolatore, venne indicato che ogni anno in Italia sono immesse un milione di nuove auto

rispetto all'anno precedente. Vuol dire che ci vogliono 30 milioni di metri quadri in più solo per la sosta, senza tener conto che è un problema pregresso e che già in tutte le città il problema della sosta è rilevante. Sappiamo che non è possibile, quindi è anche un problema complessivo che ha bisogno di risorse enormi, di individuare meccanismi per cui si cambi anche cultura in questo nostro paese.

La questione del traffico è un problema anche di cultura rispetto a una questione come quella del trasporto pubblico o del trasporto su rotaia. Anche su questo abbiamo ragionato.

Sulla questione del trasporto pubblico non credo che siamo indietro, ma c'è una situazione a livello nazionale che adesso si cerca di affrontare con la riforma del trasporto pubblico, che però è relevantissima, perché sappiamo che il trasporto pubblico non è aiutato granché, ha difficoltà, non c'è una politica a livello nazionale che cerca di favorire il trasporto pubblico rispetto all'uso del mezzo privato. Così si potrebbe dire per il trasporto su rotaia e anche qui abbiamo ragionato altre volte del treno, della riapertura della Fano-Urbino e di tutte le cose che sappiamo. E' un problema di cultura, se lo vogliamo inquadrare più complessivamente, rispetto ad alcuni temi, fra cui quelli che ho detto.

Nella nostra città ci sono problemi rilevanti per quanto riguarda il traffico e, di conseguenza, la qualità della vita. Si sono fatte cose, si stanno facendo cose, si faranno cose. Il piano della sosta che presentiamo questa sera va in questa direzione per cercare di rispondere a una serie di temi in questa direzione, però problemi rilevanti ci sono: parcheggi, traffico, qualità della vita nel centro storico e attorno alla città.

Questa Amministrazione aveva messo in fila, nel programma che si era data all'inizio di questa legislatura, una serie di temi per rispondere a questi problemi rilevanti.

Prima questione, l'utilizzo del mezzo pubblico. Non credo che si possa negare che è stato fatto ogni sforzo possibile e immaginabile per aumentare l'uso del mezzo pubblico, per stare al centro della questione del sistema dei trasporti e ci sono risultati, in questa direzione, che vengono forniti anche dai dati dell'uso del mezzo pubblico in una città come la nostra, e

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

credo che questo sia uno sforzo chiaro sotto gli occhi di tutti i cittadini.

La questione della viabilità. Qui siamo in parte indietro, in parte abbiamo cercato di fare cose. Sappiamo che il tema della grande viabilità è legato a dei problemi più complessivi e più rilevanti: la Fano-Grosseto, la Pesaro-Urbino, la bretella, il collegamento con la valle del Foglia ecc. Sappiamo che il tema della viabilità è legato anche a una serie di misure “minori” quali il miglioramento delle strade minori, la manutenzione e tutta una serie di opere che si stanno portando avanti, si cerca di portare avanti con più forza. Sappiamo su questo che le risorse sono abbastanza limitate, ma anche qui dei passi avanti si sono fatti. In questi giorni l’Amministrazione comunale ha cercato di portare avanti una serie di operazioni, attraverso l’impegno dell’ufficio tecnico, per quanto riguarda la sistemazione e l’asfaltatura di una serie di strade — diverse decine di chilometri — che io credo siano un risultato. Così l’anno scorso, così nei mesi passati, complessivamente credo che uno sforzo sia stato fatto. E così la questione di una serie di opere che si stanno portando avanti, come la rotatoria alla Croce dei Missionari. Colgo l’occasione per dire che domenica mattina alle 11 si inaugurerà, presente il presidente della Provincia, la rotatoria di Croce dei Missionari, poi si cominceranno subito i lavori per fare la rotatoria di via Di Vittorio.

Nel programma c’erano: il mezzo pubblico, la questione della viabilità, la questione del trasporto su ferrovia — però, purtroppo non è andata avanti la ripresa del discorso su questo tema — il ragionamento su che cosa deve essere il centro storico della città. Su questo c’era la necessità di decentrare una serie di servizi. Anche qui alcune cose sono state fatte, alcune altre cose si faranno, perché vanno in quella direzione. Se tutti i servizi sono concentrati sul centro storico è evidente che c’è una pressione enorme, mentre se funzionano alcuni servizi nelle frazioni e nella parte nuova della città, si allenta la morsa che stringe il centro storico. Su questo alcune operazioni sono state fatte, alcune altre si faranno. Annuncio che nel mese di ottobre si inaugurerà il servizio postale a Piansevero, finalmente, dopo tanto tempo.

Anche questo sarà un risultato importante anche per questa questione.

Vi sono poi la questione dei parcheggi e della regolamentazione del traffico, soprattutto in riferimento al centro storico, quindi il funzionamento della zona a traffico limitato. Questi erano i punti del programma e riprenderò brevemente la questione dei parcheggi soprattutto e della zona a traffico limitato.

Ragionando su questi temi, necessariamente bisogna dire che cosa deve essere il centro storico, perché è evidente che dipende da cosa vogliamo che sia il centro storico, rispetto alla organizzazione della sosta del traffico attorno alla città. Il dato è quello che dicevo: nel centro storico sono concentrati l’università, tutti i servizi, il commercio ed è chiaro che questo è il dato che porta a creare una pressione enorme nei confronti del centro storico. Abbiamo detto di alcuni obiettivi rispetto a questo dato: quello di decentrare alcuni servizi senza impoverire il centro storico e quello del ragionamento sul commercio, perché il centro storico è una realtà che fa riferimento al commercio. Questo per quanto riguarda l’accesso al centro storico, la questione dei parcheggi, la questione della zona a traffico limitato, la pressione verso il centro storico e che cosa da questo punto di vista si vuole che sia il centro storico della città. Nei programmi era indicato che il centro storico della città deve essere il vero centro commerciale di qualità del nostro territorio e credo che si debba tendere a fare in modo che per quanto riguarda il commercio il centro storico della città diventi davvero il centro commerciale di qualità dell’intero territorio. Poi sapete che ci sono una serie di operazioni attorno alla città che riguardano la questione dei centri commerciali (Fornace, Regione, Pietriccio) in alcune frazioni.

Nel programma era indicato con chiarezza quali erano i due elementi su cui ci si doveva muovere. Primo, la realizzazione del parcheggio di Santa Lucia, nel frattempo l’individuazione dei parcheggi temporanei, provvisori, ulteriori parcheggi di sosta, perché sappiamo che il parcheggio di Santa Lucia avrebbe avuto tempi non brevi, quindi la necessità di individuare altri punti sosta per rispon-

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

dere al problema dei parcheggi attorno al centro storico e alla città.

In questi anni abbiamo fatto alcune cose, non è vero che non si è fatto niente, come qualcuno indica. Si è realizzato il parcheggio del Consorzio, per cui ci sono 250 macchine che possono trovare spazio, sosta, ecc., collegati gratuitamente con i pulmini, un'iniziativa importante. Si è regolamentata la situazione del parcheggio di via della stazione. Anche qui avevamo molti dubbi, invece è una situazione che funziona, perché ci sono 200-300 auto che parcheggiano in via della Stazione senza tanti problemi, collegate con la navetta gratuita che è stata messa a disposizione, anzi adesso si è intensificato questo servizio e quindi funziona meglio il parcheggio di via della Stazione. Poi si sono regolamentate diversamente alcune situazioni della sosta a pagamento e a disco orario attorno al centro storico. Questa scelta è stata fatta ragionando con le associazioni che indicano la soluzione del disco orario e della sosta, per dare circolarità alla sosta nelle immediate adiacenze del centro storico. Noi avevamo preso alcuni provvedimenti come il "parcheggio" in cima a via Santa Lucia e i posti a pagamento in cima al Monte, più alcune altre soluzioni a disco orario.

Presentando il piano della sosta che cosa mettiamo insieme? Non più iniziative separate l'una dall'altra, ma il discorso del piano della sosta comporta proprio la necessità di fare un discorso globale rispetto al quadro che ho cercato di dire, agli impegni programmatici che abbiamo cercato di portare avanti e alle necessità ulteriori che in questi anni si sono verificate. Serve un discorso complessivo e globale, non serve più fare una cosa separata dall'altra. Vedrete che il piano della sosta indica: primo, la realizzazione del parcheggio di Santa Lucia, per il quale avevamo dato la concessione all'Ami per la realizzazione e la gestione due-tre anni fa, quindi non c'è bisogno di scoprire niente. E' una questione fondamentale che era presente nel programma dell'Amministrazione comunale all'inizio della legislatura, come punto fondamentale.

Vedrete, nel piano della sosta, la sistemazione del parcheggio di Borgo Mercatale. Inoltre, aree a pagamento a disco orario, attorno alle

mura, per il ragionamento che facevo prima. Inoltre, regolamentazione dell'accesso al centro storico e quindi zona a traffico limitato. Tutto questo insieme per la qualità della vita e la migliore vivibilità nella città.

Comune e Ami hanno studiato questo piano che si presenta. Sulla questione del parcheggio di Santa Lucia cosa c'è da dire, per quanto riguarda la Giunta? Si è in ritardo enorme rispetto alla realizzazione del parcheggio di Santa Lucia, si sente dire: vedrete che il parcheggio di Santa Lucia è un'operazione di 26-27 miliardi, quindi non una cosa di poco conto. Sappiamo qual è la storia di opere pubbliche importanti nella nostra città, quindi si è dovuto assumere una serie di precauzioni. Anche la bretella non è un bell'esempio di efficienza e di lavori fatti in fretta, così come la Data. La questione è nel merito. E' un'opera di grande importanza che va collegata in questo modo. Ci possono essere stati dei ritardi ma è una situazione molto complessa, che si è dovuto affrontare con estrema delicatezza ed attenzione.

Sapete che per il parcheggio di Santa Lucia abbiamo approvato il progetto definitivo dell'opera in Consiglio comunale. Il progetto è stato approvato dal comitato di settore del Ministero dei beni culturali, l'abbiamo portato prima per non percorrere vicende poco edificanti del passato. A corredo del parcheggio di Santa Lucia è stata fatta, anche se non ci voleva, la VIA dall'università di Urbino, quindi c'è tutto questo studio corposo sulla questione dell'impatto ambientale. Si è fatto lo studio geologico e di fattibilità sei mesi fa da parte dell'Ami, a marzo, si è approvata la variante urbanistica per ragionare sulla parte del parcheggio che riguardava uffici, negozi: prima erano 2.000 metri quadri di solo uffici, poi sono diventati uffici, negozi, magazzini ed altri locali fino a circa 4.000 metri quadri. Si è predisposto il piano finanziario dell'opera che questa sera viene presentato. Nell'ultimo Consiglio comunale in cui abbiamo discusso questa situazione ho detto "si sono fatte tutte queste cose, si sta predisponendo il piano finanziario". Il piano finanziario è predisposto, questa sera lo si presenta al Consiglio comunale.

Cosa dobbiamo fare per il parcheggio di Santa Lucia? Bisogna che il Comune approvi il

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

piano finanziario e la convenzione specifica di gestione del parcheggio per i passaggi successivi. Si deve dare l'incarico e predisporre il progetto esecutivo, si deve assumere il mutuo e si deve fare l'appalto dei lavori. Queste sono le cose che vanno messe in campo per quanto riguarda la realizzazione del parcheggio di Santa Lucia. Siamo quindi in dirittura d'arrivo, ma le cose che ho ricordato sono tutte le operazioni, le iniziative, le cose che ha dovuto portare avanti l'Amministrazione con l'Ami e quindi non sono cose di poco conto. Forse si è andati un po' piano, forse si poteva accelerare in alcuni momenti, ma non credo che vi siano stati giorni senza un impegno, un ragionamento, una riunione, un viaggio a Roma per cercare di portare avanti quest'opera, da anni a questa parte.

Il parcheggio del Mercatale ha necessità di essere ristrutturato e messo definitivamente a norme per tutti gli ulteriori aspetti delle leggi in itinere ed è questa la proposta che si avanza, come poi vedrete dal piano. Non solo sistemazione delle cose. Sapete meglio di me che il problema è proprio quello delle risorse correnti per fare la manutenzione. Se avessimo le risorse correnti per fare le manutenzioni non credo che ci sarebbero dei fessi che per forza non fanno la manutenzione del parcheggio di Borgo Mercatale. Ma non è solo quello, perché nel progetto vedrete che ci sono tutta una serie di soluzioni. Per il parcheggio di Borgo Mercatale ci vogliono tre miliardi di lire, ma poi ci sono le nuove uscite, l'illuminazione, le tabellazioni, la pubblicità, tutta una serie di attività che non sono solo quella del recupero dell'immobile ma anche quella della valorizzazione e del migliore funzionamento rispetto a quello che era. Per la questione della sistemazione del Mercatale ci saranno lavori gradualmente. Anche qui nei giornali si è detto che c'è sconsideratezza, non c'è nessuna riflessione. Stabiliremo quali sono i passaggi e gradualmente si andrà alla sistemazione del parcheggio di Borgo Mercatale, prima un piano, poi l'altro e poi l'altro ancora. Per quanto riguarda la diminuzione dei posti, quando si andrà a lavorare su due piani in modo alternato, si dovranno reperire altre aree di sosta che l'Amministrazione ha già individuato. Abbiamo realizzato il parcheggio

De Angelis, dove si arriva più facilmente adesso, anche grazie alla rotatoria, in questi giorni lo asfalteremo, metteremo la navetta gratuita anche lì e si dovrà fare in modo che quel parcheggio funzioni meglio, anche come risposta temporanea rispetto alle esigenze di ristrutturazione del Mercatale. Così come stiamo lavorando su un'altra area per via della Stazione, per recuperare anche lì 780 posti auto, per rafforzare il polmone di via della Stazione come parcheggio, anche in risposta a quella situazione.

Quindi nessuna improvvisazione, c'è un programma di lavoro, ci sono le alternative, si procederà gradualmente e si cercherà di fare in modo di non far avere problemi rilevanti rispetto alla città, a chi vuol venire nella città.

Parcheggi a pagamento e a disco orario: nel piano della sosta ci sarà la proposta dei parcheggi a pagamento e a disco orario. Altre volte con le associazioni abbiamo detto che questo sembrava un problema, invece adesso sono le associazioni a porre sul tavolo questo ragionamento, perché è evidente che con il disco orario e la sosta a pagamento attorno alle mura della città c'è una maggiore circolarità della sosta, quindi una utilità di quella struttura che vogliamo dare al centro storico, cioè commercio e servizi.

Quindi parcheggi a pagamento e disco orario per la circolarità della sosta, a supporto delle funzioni del centro storico, con gradualità, procedendo per passaggi successivi. Credo che questa sia un'operazione utile per la città.

Ultima questione, la zona a traffico limitato, in parte presente nella presentazione del piano della sosta. Qui si dovranno ulteriormente discutere e verificare alcune soluzioni. Questo a maggior ragione è legato alla qualità della vita e alla vivibilità del centro storico e della città. E' chiaro che facciamo il parcheggio di Santa Lucia, si mette a posto il parcheggio di Mercatale, si mettono i parcheggi a pagamento per andare verso una maggiore vivibilità del centro storico, non far entrare più macchine.

Si farà il ragionamento sulla ZTL, anche con strumenti di avanguardia, innovativi, come si sta facendo in molte città, da Siena ad Arezzo, a Mantova ecc., con telecamere ecc. Dobbiamo arrivare, entro breve tempo, a questo.

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

Questo è l'inquadramento della questione del piano della sosta, più politico, che fa riferimento anche agli impegni che ci eravamo presi e che cerca di spiegare complessivamente la situazione. Credevo fosse utile questo, altrimenti vedendo il piano finanziario non si capirebbe che è un discorso complessivo e sbagliremmo. A questo punto le questioni che vi presenteremo vanno viste nella loro complessità.

PRESIDENTE. Ha la parola il dott. Micheli, dirigente Ami.

Dott. ANTONIO MICHELI, *Dirigente Ami*. Vorrei spiegare come avverrà la presentazione del progetto.

Il progetto è nato dalla collaborazione dell'Amministrazione comunale con l'azienda Ami che da parte sua si è avvalsa del proprio consulente ing. Cioppi. Ci sono una serie di elaborati, sintetici, che servono per cercare di capire come il progetto va elaborato ed eventuali spiegazioni verranno date verso la fine o man mano che ve ne sarà la necessità. Vi saranno di volta in volta gli interventi dell'ing. Cioppi, del dott. Felici ed anche miei in merito ad alcune slides che verranno presentate.

Ing. ALESSANDRO CIOPPI, *Consulente Ami*. Saluto il Presidente del Consiglio, il Sindaco, gli assessori, i signori consiglieri, i signori del pubblico.

Mi soffermo sul titolo, pochi secondi, per evitare di cadere in una banalizzazione, perché parlando di piano della sosta della città di Urbino potrebbe dare l'idea, da un punto di vista tecnico — vorrei ricordare che il mio intervento è puramente tecnico, in qualità di consulente dell'Ami spa — di una sorta di puzzle per sistemare al meglio i parcheggi della città di Urbino, invece riallacciandomi al discorso iniziale del Sindaco vorrei ricordare che il piano della sosta deriva da tutta una serie di considerazioni che sono state fatte, che riguardano, in primis, tutto il traffico veicolare e tiene conto di tutta una serie di considerazioni che derivano dagli aspetti che più ci riguardano da vicino.

In realtà quello che più ci interessa e da

cui siamo partiti, iniziando da dati che comunque gli uffici tecnici comunali hanno raccolto nel corso di questi anni e che noi abbiamo semplicemente verificato, avvalorato, migliorato, monitorato, al fine di avere dati più precisi oggi per poter fare una programmazione a breve termine, a medio termine e a lungo termine, in maniera tale da avviare comunque, aggiustandolo strada facendo, un piano del traffico veicolare e della sosta il più organico possibile.

Partiamo dal centro storico, da quella che oggi, da un punto di vista della gestione del traffico veicolare viene chiamata zona a traffico limitato e dalle arterie principali provenienti da Fano e Pesaro e secondarie — ma chiamate "secondarie" in maniera del tutto arbitraria — di Gadana, Mazzaferro e Strada Rossa, perché con lo sviluppo demografico, soprattutto con le previsioni di piano regolatore ritengo che da qui a qualche anno potrebbero diventare zone di grande traffico e da quelli che attualmente noi chiamiamo "polmoni", che sono serviti da un bus-navetta, che consentono un parcheggio gratuito e quindi il trasferimento, con una sosta massima di dieci minuti attraverso il mezzo pubblico all'interno del centro storico, di quelli che sono i parcheggi di prossima ristrutturazione, come Borgo Mercatale e di prossima costruzione come Santa Lucia ed ex Fornace Volponi.

In questa maniera, in teoria copriamo l'intera zona intorno alle mura, cerchiamo o tentiamo, attraverso questo documento programmatico, di fermare il più possibile il traffico veicolare fuori delle mura e qui inserisco il pendolarismo, il flusso turistico che devono cercare di decongestionare il più possibile il traffico intorno alle mura, fermandosi prima, quindi essere trasportati all'interno con il mezzo pubblico. In questo inseriamo anche il discorso delle aree gialle che dovrebbero diventare ricoveri dei mezzi TPL, quindi trasporto pubblico urbano e GT, trasporto gran turismo, per poter arrivare, non domani mattina ma nel corso degli anni, ad avere una fascia intorno alla ZTL che dovrà essere il più possibile, fatti salvi i residenti, i servizi ecc., a pagamento, in maniera tale che comunque la fascia urbana — tutta la strada che circola intorno alle mura —

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

possa essere il più possibile decongestionata da quello che abbiamo chiamato “traffico passivo”, che corrisponde a circa il 74%, cioè coloro che non utilizzando i polmoni di cui vi ho parlato, esistenti e di prossima realizzazione, cercano in ogni caso, attorno alle mura, il parcheggio. Sarà capitato a tutti di andare a vedere se c'è posto al Mercatale, poi se non c'è posto si va al Monte, poi a Santa Lucia, poi a Lavaggine, poi nella zona del vecchio mulino e così via. Se moltiplichiamo questo per tutti coloro, che soprattutto nelle ore di punta, cercano questi parcheggi, capiamo che questo dato del traffico passivo è molto elevato e quindi l'obiettivo è quello di decongestionare il più possibile e di dare la possibilità a colui che ha veramente bisogno di entrare all'interno del centro storico per delle commissioni e che quindi deve rimanere per un periodo limitato di tempo, possa trovare il parcheggio subito. Poi vedremo anche come è possibile automatizzare questa cosa, quindi informare subito l'utente dove può trovare spazio libero. Pertanto fermare il più possibile i pendolari e un certo numero di traffico turistico alle porte della città e portarlo all'interno del centro storico attraverso il mezzo pubblico.

Questa idea riguarda soprattutto il problema della congestione del traffico da pullman di trasporto pubblico urbano e di gran turismo. Si contano fino a 180 pullman nei mesi di maggio e giugno, che in questo momento circuitano e, soprattutto, stazionano quasi esclusivamente nel piazzale di Borgo Mercatale. L'idea è quella comunque, in questo primo momento — perché il progetto è a breve, medio e lungo termine — di procedere subito a portare il pullman di gran turismo immediatamente nell'area ex Diotallevi di prossima apertura, perché fra circa 15 giorni sarà pronto un capannone contenente 46 pullman gran turismo e un piazzale dotato di servizi di circa 9.000 metri quadrati, quindi il Borgo Mercatale diventerà una semplice fermata, nel senso che il turista verrà fermato a Borgo Mercatale e il pullman immediatamente troverà ricovero nell'area ex Diotallevi. La stessa cosa farà il trasporto pubblico urbano andando nell'area bocciodromo. Questa cosa sarà ancora più facilitata decongestionando il più possibile la fa-

scia muraria intorno al centro storico quando, in occasione dell'inizio dei lavori del parcheggio di Santa Lucia si realizzerà anche il nuovo nodo di interscambio che faciliterà ancora di più questa manovra.

In tutto questo il piano dell'intervento prevede comunque un accordo programmatico tra Comune e azienda, che riguarda i parcheggi di struttura, i parcheggi a raso e soprattutto la gestione di tutto il traffico urbano e delle zone di sosta a pagamento. Per parcheggio di struttura parliamo di parcheggio di Santa Lucia e parcheggio di Borgo Mercatale; per parcheggi a raso parliamo di quelle che noi chiamiamo isole, che sono identificate a Santa Lucia, Porta Lavaggine, via dei Morti, zona vecchio mulino, strada nazionale, Valbona, Mercatale, zona Monte. Per arrivare a una gestione integrata della ZTL e dell'ascensore. Quindi l'accordo prevede che in ogni caso Ami spa realizzi il parcheggio di Santa Lucia e l'intervento di ristrutturazione e riqualificazione del parcheggio di Borgo Mercatale, la realizzazione delle isole a pagamento a ridosso della fascia muraria, da far partire in tempi gradualmente non domani mattina, perché tutte queste cose fanno parte di una programmazione che deve essere sistemata nel tempo, monitorata ed eventualmente anche aggiustata, perché il fatto che noi stiamo lavorando da circa un anno, elaborando dati e proponendo soluzioni, non significa che queste cose siano la sacrosanta verità o che vadano prese in maniera del tutto religiosa, ma noi siamo i primi a dire che queste situazioni vanno monitorate ed eventualmente aggiustate in funzione di come si comporta poi l'utente. La gestione prevede quindi il controllo automatizzato degli accessi: l'utente deve essere il più possibile informato, alle porte della città, di dove può andare a parcheggiare in tempi brevissimi, a pagamento o gratis, in maniera tale che comunque riduca il più possibile il traffico intorno alla città e quindi controllo da parte della Ami spa anche degli stessi ausiliari del traffico.

Parlo per primo del Borgo Mercatale, anche se, come ordine di importanza è forse quello di Santa Lucia per il quale lascerò la parola al direttore dell'ufficio tecnico dott. Felici.

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

Per quello che riguarda il parcheggio di Borgo Mercatale è innegabile che in ogni caso, oggi ancora rappresenta un punto di cerniera per il traffico veicolare e soprattutto la situazione del parcheggio. Punto di cerniera, comunque, in ogni caso, il parcheggio di Borgo Mercatale rappresenta anche il primo impatto della città, soprattutto per il turista che arriva in pullman o con autovettura. Quindi, soprattutto il parcheggio di Borgo Mercatale, oltre che avere necessità impellente di una ristrutturazione di tipo strutturale, il progetto prevede una riqualificazione architettonica, proprio perché è chiamato “prima porta della città”. In questo caso, il primo intervento a cui dobbiamo puntare è soprattutto una riqualificazione architettonica per il turista che nel momento in cui arriva nella città di Urbino la prima struttura che vede è proprio il piazzale di Borgo Mercatale se arriva in pullman, o se arriva in macchina e viene dirottato all’interno del parcheggio di struttura, il parcheggio interrato di Borgo Mercatale... (*fine nastro*)

...abbiamo la possibilità di fungere anche da check-point, dando indirizzi ben chiari al turista o all’utente, in modo che si possa pensare addirittura, visto che dal primo livello siamo in una zona di riporto, a un vecchio progetto che colleghi, in tunnel, il primo livello del parcheggio con la zona dove adesso c’è la biglietteria, per poter prendere l’ascensore, in modo che, se è una bella giornata si può fare una passeggiata per Valbona, se è una giornata impervia, con pioggia a dirotto, teoricamente chi parcheggia nei livelli di Borgo Mercatale arriva in piazza della Repubblica senza assolutamente bagnarsi.

Quindi la riqualificazione architettonica, oltre che prevedere la serie degli ascensori, il progetto per le uscite con i check-point, con i cilindri di luce che consentono all’utente di trovare immediatamente l’uscita... Non so se voi siete mai stati al parcheggio di Borgo Mercatale, ma durante i nostri rilievi di quest’anno abbiamo assistito, alcune volte, anche ad attacchi di panico da parte di chi entrava per la prima volta, perché poi non riusciva più ad uscire. Quindi, in un certo qual modo la cosa fondamentale è ridare un senso a questa cosa,

quindi procedere ad una riqualificazione architettonica.

Tutto il sistema illuminotecnico all’interno, oltre che riguardare un sistema informatizzato per l’utente, sarà corredato da una serie di informazioni pubblicitarie che saranno la vera e propria illuminazione dei parcheggi interrati in struttura, con possibilità all’ingresso, ma addirittura alle porte della città di dare indicazioni automatizzate sul numero di posti liberi, in maniera tale da condurre in modo inequivocabile l’utente verso zone dove alla fine il parcheggio lo trova, pertanto arrivare ad un inserimento nuovo di segnaletica pedonale, veicolare per le considerazioni di cui vi parlavo prima, dando la possibilità di individuazione dei settori e sottosectori che ci consentono di monitorare costantemente sia l’afflusso di auto che posti liberi e poterli assegnare ad hoc, in funzione delle esigenze che ne possano scaturire.

Il tutto in un discorso automatizzato che riguarda gli ingressi con la predisposizione di emettitori di biglietti a sbarra automatica, pannelli luminosi che indicano i posti liberi sia nel parcheggio che alle porte della città, sensori di accesso che ci danno la possibilità di contare i posti fisicamente e dare la possibilità al monitor di dire in quell’istante quanti posti liberi ci sono e in che posizione. Ma questo non vale solo per Borgo Mercatale. Quindi, all’uscita il lettore di biglietti alla sbarra automatizzata con il controllo delle entrate e delle uscite, indipendentemente dal numero di biglietti emessi, i report — quindi le statistiche — la predisposizione di poter utilizzare il tutto con carta di credito, fino ad arrivare alla comunicazione verticale — l’ascensore — con tornelli automatici, quindi, anche in quel caso, utilizzare lo stesso biglietto.

Il tutto trova coronamento in una riqualificazione che riguarda il piazzale di Borgo Mercatale che oggi è impegnato da macchine e pullman, ma sgombrato da macchine e pullman rimangono pensiline del tipo che vedete, cabine telefoniche, espositori di pubblicità che contiamo di eliminare completamente, lasciando per adesso una pensilina ultraleggera, eliminando le cabine telefoniche, la possibilità — che non è così remota, anzi è prevista nel

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

piano programmatico — di eliminare completamente il piazzale dalla sosta delle macchine e lasciare in questo momento solo ed esclusivamente il transito dei pullman per la fermata, in una pensilina che è stata progettata e che sta per essere appaltata e partire e che comunque prevede sempre un check-point di informazione una struttura del tutto leggera, che segue gli alberi già presenti a Borgo Mercatale, che contenga nell'unica struttura l'arrivo dell'ascensore dalle uscite del parcheggio in struttura, una serie di copuline per le informazioni telefoniche e soprattutto per i telefoni che diano la possibilità all'utente di scendere e ripararsi dalla pioggia, da un pullman che comunque non soggiorerà più di 5-10 minuti, il tempo di scaricare i turisti o gli utenti e le valigie, per poi andarsene o nell'area bocciodromo, se è un trasporto pubblico urbano, o all'area Diotallevi se è un pullman gran turismo.

Il tutto si riassume in un quadro di intervento velocizzato e facilmente realizzabile nell'arco di un anno, che sono due stralci funzionali: un intervento strutturale del quale mi sembra fuori luogo in questo momento tediarsi — eventualmente lo potrete vedere dai report che vi saranno dati — che comunque prevede un ciclo di ripristino di tutti i calcestruzzi, tutto un adeguamento normativo e un intervento di riqualificazione molto più importante, di tipo funzionale e architettonico, che è il riassunto di tutto quello che vi ho detto fino adesso. Il tutto inserito in un quadro economico di intervento sul quale lascio la parola al dott. Antonio Micheli, riprendendola, eventualmente, per parlare poi delle isole.

Dott. ANTONIO MICHELI, *Dirigente Ami*.
Come vedete, per ogni progetto da Borgo Mercatale, Santa Lucia e tutta la ZTL abbiamo fatto un riepilogo. Il corso del parcheggio di Borgo Mercatale si aggira sui tre miliardi circa. Occorre fare una precisazione sulle tariffe. La tariffa iniziale su tutti i parcheggi l'abbiamo ipotizzata di un euro, poi la politica tariffaria è di competenza dell'Amministrazione comunale, pertanto abbiamo ritenuto, per far sì che il piano finanziario possa dare una risposta immediata, di applicare una tariffa di un euro. E' chiaro che l'euro potrebbe essere 0,50 in alcune

aree, così come 1,50 in altre, a seconda del grado di importanza che vogliamo dare all'area.

Questo è il quadro riepilogativo dell'equilibrio economico. Attualmente il parcheggio di Borgo Mercatale ha circa 150 posti auto; a regime vorremmo portarli a 450, tenuto conto che il piazzale superiore è di 110 posti auto. Se l'impostazione che l'Amministrazione vuol dare è quella dell'eliminazione totale della sosta in superficie al parcheggio di Borgo Mercatale, l'obiettivo è di trovare altri 100-150 posti a ridosso della città.

Il piano in questo momento prevede: il primo anno i ricavi da parcheggio derivanti da un euro, stimato su un'occupazione media di tre ore al giorno. Questo non è un dato che nasce da ipotesi, ma è il dato attuale di parcheggio di Borgo Mercatale. Attualmente Borgo Mercatale ha un'occupazione media di 2,8-2,9 ore al giorno, per un periodo totale, nell'arco dell'anno, per singolo posto auto, di 280 giornate, per cui il primo anno abbiamo ipotizzato un ricavo di 105.000 euro, ovviamente questa è la quota decurtata dell'Iva nel conto economico, dopo andremo nel flusso finanziario che comprende l'euro senza la decurtazione dell'Iva. Successivamente abbiamo ipotizzato, sia dal punto di vista dei costi che dei ricavi un incremento, ipotizzando, nel caso dei ricavi, un incremento del 10% ogni cinque anni, cioè ipotizzando una inflazione di circa il 2% all'anno, però apportando l'incremento dei ricavi, in maniera sempre prudenziale, al sesto anno vi è un incremento da 315.000 a 346.000 euro. Abbiamo ipotizzato un ricavo da utilità, e ci sta aiutando la parte dell'ascensore che attualmente stiamo gestendo. Siamo riusciti a fare un buon contratto pubblicitario con una società che ci sta gestendo tutti gli spazi pubblicitari, dando anche un'immagine forse non bella ma più pulita rispetto a prima. Abbiamo ipotizzato i costi del personale, dei servizi, di gestione, gli ammortamenti, gli oneri finanziari per il mutuo e tante altre voci. Il risultato del parcheggio di Borgo Mercatale attualmente, o dal primo anno, nel momento in cui cominceremo la ristrutturazione porta a un risultato positivo che va dai 33.000 euro del primo anno ad andare avanti. Per far fronte a queste spese abbiamo inserito l'accen-

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

sione di un mutuo di 1.600.000 euro, sia per quanto riguarda le quote capitali nel conto economico che la quota degli ammortamenti e gli oneri finanziari nell'equilibrio finanziario. Ciò mette in evidenza che sostanzialmente, Borgo Mercatale dà un risultato positivo. Occorre anche qui fare una precisazione: in questo progetto abbiamo completamente eliminato i costi che attualmente la Ami spa paga all'Amministrazione comunale in termini di gestione del servizio di parcheggio e servizio dell'ascensore, che sono 200 milioni per il parcheggio e 100 milioni per l'ascensore. E' chiaro che dal risultato finale, nell'ambito della cosiddetta convenzione che dovrà scaturire tra l'Amministrazione comunale e l'Ami si troveranno i sistemi per far sì che queste quote vengano ridate in parte o tutte.

Ing. ALESSANDRO CIOPPI, *Consulente Ami*. Concludo la carrellata dei parcheggi a raso, per poi lasciare la parola per il discorso Santa Lucia, che forse è uno dei più importanti.

Mi ricollego al discorso di prima. Di questo programma di interventi che mi rendo conto non possa avvenire in una notte, ma che deve avvenire in una situazione programmatica, soprattutto nel corso di un tempo che va stimato e che probabilmente va anche monitorato, perché questa sera non si sta scoprendo l'acqua calda, il problema dei parcheggi di Urbino c'è da anni, è legato a tutta una gestione del centro storico e del traffico veicolare, sul quale l'impegno è quello di cercare di trovare una soluzione che sia la migliore possibile, tutelando gli interessi di tutti, perché alla fine gli interessi di una città sono gli interessi dei cittadini e di coloro che la visitano. Quindi l'obiettivo è quello, in ogni caso, di predisporre intanto la strada per poter raggiungere quello di cui ho parlato all'inizio. Il pendolarismo e l'utente appartenente alla classe di colui che viene ad Urbino per turismo con la propria autovettura — per i pullman c'è tutto un settore che ha un suo percorso —... Comunque non entriamo nel concetto che queste situazioni vanno gestite alle porte della città con i parcheggi già esistenti e con quelli di prossima realizzazione, dando, come contropartita, la gratuità per alcune situazioni e soprattutto un trasporto agile e veloce

costituito da quelli che noi chiamiamo busnavetta per portarli all'interno del centro storico, soprattutto per coloro che lavorano nelle strutture al centro storico e anche per il turista, perché immagino che il turista difficilmente andrà a visitare la zona dell'ospedale, probabilmente andrà a visitare la zona del Palazzo Ducale, quindi il primo obiettivo è quello comunque di dare due tipi di servizi: la possibilità di avere la gratuità per alcune situazioni e la possibilità di accedere immediatamente all'interno della cinta muraria.

In questo, come contropartita cosa ci deve essere? Ci deve essere la predisposizione, da qui ad un periodo che va comunque stimato nel tempo, di portare la fascia dei parcheggi intorno alle mura di Urbino il più possibile a pagamento, pur salvaguardando sempre e comunque i residenti, i servizi ecc.

Questo perché, comunque, in tutte le indagini statistiche che abbiamo fatto in collaborazione con il Comune di Urbino ma che abbiamo verificato anche personalmente, abbiamo riscontrato delle situazioni che probabilmente voi tutti riscontrate quotidianamente e che sono quelle di macchine non targate Pesaro e Urbino, che soggiornano in via dei Morti fino a 25 giorni consecutivi senza essere mai spostate, messe in moto. Cosa significa? Significa che ci sono situazioni di posti che sono occupati per 25 giorni senza che la macchina venga neanche messa in moto. Questa sono situazioni che per forza di cose dobbiamo cercare di eliminare, altrimenti non raggiungeremo mai l'obiettivo. Mi rendo conto che in queste cose ci vuole un po' di audacia, ma l'audacia va perseguita e soprattutto bisogna costantemente monitorare il problema, perché un piano della sosta non è un pacchetto che si impacchetta, ma un progetto che è comunque in evoluzione continua e va corretto nel tempo. Quello che noi chiamiamo isole, intorno alla città, sono la zona Monte, la zona Porta Santa Lucia, porta Lavaggine, via dei Morti, zona vecchi mulino, strada nazionale e Valbona-Mercatale.

Di queste è stato fatto un monitoraggio completo sullo stato di fatto e sullo stato di progetto che comunque deve essere realizzato, che prevede un risultato finale di 30 posti a

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

pagamento e posti riservati totalmente invariati.

Ritengo che una politica di questo genere facilita anche le associazioni di categoria, e mi riferisco in particolar modo ai commercianti, perché ritengo che colui che debba entrare per commissioni o per accedere al centro storico, stia molto meglio, anche se deve pagare una piccola somma, entrando però in maniera velocissima, avendo la possibilità di raggiungere la postazione più vicina, cosciente al 100% di trovare un posto.

Sono state monitorate tutte le aree e anche Lavaggine e via dei Morti portano a un risultato di 50 posti a pagamento, con i posti riservati invariati. Mi riferisco sempre ai servizi e ai residenti, per “posti riservati”.

La zona a Monte porta a un risultato, tra lo stato di fatto e lo stato di progetto, di ulteriori 50 posti a pagamento e posti riservati invariati.

La zona vecchio mulino, porta a 26 posti a pagamento con i posti riservati invariati.

La zona Valbona-Mercatale: svuotamento del Borgo Mercatale e porta 50 posti a pagamento e posti riservati invariati in questa primissima fase, per poter arrivare, nel corso degli anni, all'obiettivo di cui ho parlato prima.

A questo punto c'è un quadro di sintesi dei parcheggi a raso, per poi passare alla problematica più complessa, che è quella, da un punto di vista tecnico ed economico-finanziario, della gestione del parcheggio di Santa Lucia.

Dott. ANTONIO MICHELI, *Dirigente Ami*.
Questi sono i parcheggi che vanno dal primo al quinto anno, dove vediamo una situazione di Santa Lucia che mantiene i 30 posti che sono l'attuale parcheggio vicino al bar, il Monte che va da un numero di posti di 50 fino ad un massimo di 160 al quinto anno, Lavaggine che mantiene 50 posti per tutti e cinque gli anni e per tutto il periodo necessario per l'ammortamento e il finanziamento. Porta Valbona mantiene i 50 posti del vecchio mulino, quelli vicino al bar.

Anche qui abbiamo applicato la solita logica della tariffa media prevista di un'ora. E' ovvio che ognuno di essi potrebbe avere tariffe differenziate. Il fatto stesso che alcuni di questi

parcheggi hanno giornate medie di utilizzo differenziate: il Monte con il mercato ha 228 giornate di parcheggio, a differenza degli altri, stimate sulle 280. Questa è la cosa che ha accennato prima il Sindaco: noi abbiamo fatto una serie di indagini, siamo stati anche materialmente nel posto, questo è il caso di Mantova, città di circa 100.000 abitanti: il sistema è semplicissimo, sotto certi punti di vista e si basa su una telecamera che viene messa all'ingresso di alcuni varchi identificati dall'Amministrazione comunale e ogni qualvolta una macchina transita le viene effettuata una fotografia e laddove vi sono le cosiddette “liste bianche”, quelle liste di autorizzati come residenti, commercianti o gli occasionali attraverso il pagamento di una cifra per l'ingresso vengono immediatamente eliminati, mentre si viene a creare tutto un insieme di report di verifica per le macchine che sono subentrate senza autorizzazione. Questo è utile non tanto per fare un controllo sulla cittadinanza, ma anche perché, di notte a Mantova hanno notato che il numero delle macchine che entrava dentro la città era una cosa spropositata, per cui un maggior controllo per l'accesso alla città.

Abbiamo ipotizzato due tipi di tariffe. Il comando dei vigili urbani ci ha indicato che attualmente il numero dei permessi rilasciati è di circa 1.800. Di questi abbiamo escluso i residenti ed alcune categorie e abbiamo stimato una media di circa 800 permessi annuali, per i quali abbiamo previsto una tariffa media di 10 euro mensili. Le tariffe sono sempre indicative e possono essere modificate; la tariffa prevista per il singolo accesso può andare da un minimo di 30 minuti a due ore, ma anche a quattro, a seconda di cosa l'Amministrazione intende fare, si intende di 0,50 euro. Attualmente è stato stimato su una media di circa 100 permessi al giorno, che è una sottostima dei permessi che attualmente vengono rilasciati dal comando.

Abbiamo poi fatto un accenno all'ascensore ed è la gestione che l'Ami ha preso dal primo giugno dell'anno scorso. Chiediamo un incremento della tariffa su questo. La tariffa prevista è di 0,50 e la spiegazione non è un semplice aumento di tariffa. L'ascensore, dal primo giugno 2002 è diventato pubblico ed è identificato puramente come un TPL, un tra-

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

sporto pubblico locale e di fatto dovrebbe essere pagata la tariffa del trasporto. Il percorso è talmente breve che non si giustificerebbe con quello che è oggi il costo della tariffa urbana.

Alla fine di tutto questo abbiamo fatto un quadro di sintesi nella verifica dell'equilibrio economico. Qui riportiamo semplicemente il risultato che deriva dai quadri economici e finanziari del parcheggio di Santa Lucia, quello vicino a Borgo Mercatale. Il risultato economico è un trend positivo. Anche qui i ricavi sono stati incrementati tranne la ZTL e l'ascensore che sono stati mantenuti invariati per il resto degli anni, mentre negli altri abbiamo mantenuto l'incremento del 10% ogni 5 anni e un incremento del 2% dei costi ogni anno. L'equilibrio finanziario dà sempre un risultato positivo.

Adesso c'è la presentazione del parcheggio di Santa Lucia.

PRESIDENTE. Ha la parola il dott. Michele Felici.

Dott. MICHELE FELICI, *Dirigente Lavori pubblici*. Il progetto del parcheggio di Santa Lucia è già stato presentato, quindi credo che ci vogliano poche parole per illustrarlo.

La prima cosa che voglio ribadire è che il parcheggio di Santa Lucia è messo in una posizione attigua al centro storico, però non genera del traffico che può dare fastidio al centro storico stesso, perché è facilmente raggiungibile da tutte le direzioni, specie da quelle che provengono da Fano e Pesaro. Quindi ritengo che il parcheggio di Santa Lucia ha una posizione ottimale, soprattutto riguardo ai flussi, perché mette chi userà questo parcheggio nella condizione di accedere al centro storico senza alcun percorso, ad una quota abbastanza buona, perché abbastanza alta, per cui non ha bisogno di fare grandi salite. Inoltre, chi raggiunge questa struttura non andrà a intasare le vie che sono intorno alla ZTL.

Detto questo, voglio ricordare che dal punto di vista urbanistico questa struttura porterà un flusso turistico, per lo meno della gente nella parte di Santa Lucia, in via Bramante che è una zona che ha bisogno di una certa rivitalizzazione. Quindi anche da questo punto

di vista riteniamo che la posizione sia ottimale, perché, come è stato per Borgo Mercatale che ha rivitalizzato via Valbona, anche il parcheggio di Santa Lucia porterà dei benefici alla zona.

L'ufficio ha avuto — è stato commissionato allo studio tecnico Tamino — il progetto che vedete sulla sinistra. Questo progetto è stato presentato alla soprintendenza per avere un preliminare assenso e in pratica la soprintendenza ci ha consigliato di cambiare il progetto, non tanto come struttura ma come impatto visivo e così l'ufficio tecnico comunale, attraverso diverse proposte è giunto alla soluzione che vedete in alto, dove si riportano e si ripetono alcune strutture, come per esempio alla stazione o all'ingresso della città in via Matteotti, che sono caratteristiche dei sostegni della nostra città.

Questo progetto è stato approvato dal Ministero in modo informale, perché noi l'abbiamo presentato in modo informale, poiché il Prg del Comune di Urbino per l'approvazione di questo progetto ha bisogno di una variante attualmente in itinere e non appena la variante sarà stata approvata questo progetto dovrà percorrere — in questo caso riteniamo che il percorso sia abbastanza semplice — l'approvazione della Commissione edilizia, della soprintendenza e del Ministero che preventivamente ha dato il suo assenso.

Legati a questo progetto ci sono dei problemi per la parte superiore. In precedenza il Consiglio comunale aveva posto dei vincoli per il commerciale, sui piani oltre il parcheggio e per questa ragione il piano economico-finanziario funzionava male, perché si dovevano fare comunque dei volumi che poi avevano solo un costo e rimanevano inutilizzati, non davano alcun reddito.

Questi volumi non sono eliminabili, perché dalla via Di Vittorio alla via di sopra abbiamo circa 43 metri, i piani di parcheggio che si possono fare sono solamente cinque e per questo abbiamo già una deroga da parte dei vigili del fuoco. Noi consumiamo soltanto una parte della differenza del dislivello fra le due vie che citavo prima, quindi i tre piani sopra debbono comunque essere realizzati se non si vuol riportare sopra questo triangolo del terre-

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

no, cosa improponibile, perché andrebbe a pensare sulla struttura sottostante. Questi volumi sono comunque indispensabili dal punto di vista costruttivo per poter superare il dislivello che c'è nella zona.

Noi abbiamo ipotizzato tre piani, perché il progetto prevedeva soltanto un utilizzo particolare di questi spazi. La nuova variante del piano regolatore permette di utilizzare questi spazi nel modo più redditizio possibile, pone dei vincoli abbastanza imitati, perché si permette di fare qualsiasi cosa, a condizione che i parcheggi relativi a queste attività sopra il parcheggio non siano superiori a 150 posti, individuati all'interno dei 500.

Siccome c'è solamente questo vincolo, sarà possibile, a seconda della convenienza economica, pensare ad un progetto che invece di avere tre piani di 7 metri ciascuno, ne abbia quattro di 4 metri, per cui, a seconda delle richieste che il costruttore o il gestore avrà, si potranno organizzare questi spazi per meglio rispondere alle richieste del mercato.

Il costo totale dell'intervento, escluso Iva, è di 26.632 milioni di lire. Questa somma è data soprattutto dalle opere civili (sbancamento terreno e sicurezza) per 19.950 milioni. Lo sbancamento, rispetto al progetto iniziale, è in funzione dell'ultima indagine geologica commissionata dall'Ami, molto dettagliata, che ha fatto delle introspezioni, anche sismiche, di tutta la zona. Sia le opere di contenimento del terreno in fase di sbancamento che di sostegno sono abbastanza modeste. Rispetto al conteggio iniziale in cui le incertezze erano maggiori si ha una riduzione dei costi di circa 1.200 milioni. Rimangono tutte le altre spese che riguardano sia gli impianti che le rifiniture, mentre in questo caso, rispetto a quello che si era presentato precedentemente, vi è una maggiorazione nelle spese tecniche e nelle attrezzature e nella sistemazione del verde, perché per far approvare questo progetto abbiamo dovuto — l'abbiamo fatto volentieri — fare un progetto di sistemazione di tutto il versante in collaborazione con la Provincia, dove sono stati specificati tutte le essenze e gli arbusti che verranno sistemati, con la sistemazione generale del versante, perché lo spazio superiore al

parcheggio sarà attrezzato come spazio verde praticabile, pedonabile.

Alla base del parcheggio abbiamo un nodo di scambio in cui è prevista la realizzazione di 12 attracchi per autobus che, come diceva prima Cioppi, faranno scendere i passeggeri, per cui attraverso l'ascensore andranno a Porta Santa Lucia, mentre gli autobus andranno a Diotallevi o al bocciodromo.

In questa zona è previsto anche un punto di ristoro per i passeggeri, dei servizi per i bagagli.

I 26 miliardi di cui si diceva prima sono divisi in 18.133 milioni per il parcheggio, 1.197 milioni per il nodo di scambio, mentre per il terziario 6.500 milioni. Soprattutto nelle cifre per i costi e ricavi del terziario bisogna tener presente i pochi vincoli che dicevo prima, per cui le superfici possono cambiare notevolmente: ovviamente cambiano i costi ma anche i ricavi.

Dott. ANTONIO MICHELI, *Dirigente Ami*. I costi dell'intervento mettono in evidenza il costo di 19 miliardi del parcheggio. Poi, il nodo di scambio ha un costo di circa 2 miliardi. La parte ultima, circa 6,5 miliardi.

In questa tabella abbiamo riassunto il periodo necessario per la costruzione, cioè 4 anni. Siamo stati abbastanza prudenti, perché parlando con imprese di costruzioni ci hanno detto che i tempi di realizzo dovrebbero essere inferiori. Abbiamo suddiviso i costi e l'analisi economica fatta prevede per il primo anno un mutuo di 3.650.000 euro, per il secondo di 2.750.000 euro, per il terzo di 3.550.000 euro. Si è ipotizzato un tasso variabile stimato, parlando con alcuni istituti bancari, dal 3,8% al 4%. Nella tabella precedente era riepilogata la parte della quota capitale e la quota interessi che dovrà essere coperta da eventuali ricavi.

Queste sono le cosiddette entrate che il parcheggio di Santa Lucia dovrebbe ottenere. Intanto c'è il contributo della "legge Tognoli" di 260.000 euro per dieci anni; il contributo del nodo di scambio di 385.000 euro, poi l'Ami ha ipotizzato la vendita. Anche qui abbiamo fatto una serie di valutazioni: affitto, affitto parziale, vendita totale, vendita parziale. Alla fine abbiamo ritenuto, vuoi anche per alcune indicazioni

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

prese nel mercato immobiliare che nel mercato di Urbino, che la cosa più logica era la vendita. L'abbiamo ipotizzata non totalmente al quarto anno, cioè alla fine della sua realizzazione, ma abbiamo ipotizzato di vendere la parte del secondo piano nel quarto e quinto anno; abbiamo ipotizzato di vendere il primo piano nel quinto anno; di vendere il terzo piano nel quinto e sesto anno, creando così dei flussi di cassa che servono poi per il piano finanziario e che ci consentono di evitare, se possibile, di prendere il quarto mutuo.

I ricavi da parcheggio sono anch'essi stimati sulle tre ore di parcheggio. Qualcuno ci ha accusato di essere stati troppo bassi, ma abbiamo cercato di essere, come nel parcheggio di Borgo Mercatale e negli altri parcheggi, molto prudenti. (*fine nastro*)

...ricavi del 10% di incremento ogni 5 anni, mentre i costi sono ipotizzati con un incremento sistematico del 2% ogni anno. Queste sono tutte le entrate per dieci anni. Come si è visto prima, abbiamo ipotizzato anche di ammortizzare il bene in 40 anni.

Questa è la parte più alta, quella anche più appetibile, i locali con affaccio sul porticato per attività commerciali, pari a 463 metri quadri. Ovviamente sono dati dal progetto esecutivo, non definitivo, quindi quella quota potrebbe variare, speriamo in più. Soprattutto è stata ipotizzata la vendita a 1.800 euro a metro quadro.

Il secondo piano prevede delle superfici locali con aria e luce per attività commerciali, pari a 975 metri quadri, ulteriori 288 metri quadri di locali accessori per attività commerciali, direzionali e queste abbiamo ipotizzato di venderle a una cifra di 1.300 euro a metro quadro.

L'ultimo piano, il terzo, è il locale completamente interrato, da adibire a deposito e magazzino per attività commerciali, pari a 1.111 metri quadri e abbiamo ipotizzato 700 euro a metro quadro, così come la quota relativa ai parcheggi per la "legge Tognoli", che è 1.766 metri quadri.

Se andiamo avanti ci dovrebbe essere il riepilogo del parcheggio di Santa Lucia, dove mettiamo in evidenza, come in tutte le tabelle, la parte dei ricavi e la parte dei costi. I costi sono

stati incrementati del 2% e il solo ricavo relativo al parcheggio stato incrementato del 10%. Per la parte del flusso finanziario è stata fatta la valutazione sulle potenziali entrate e le potenziali uscite, analizzando anche la quota della vendita delle aree commerciali, ipotizzando una quota al quarto anno, poi al quinto, poi al sesto. La cosa interessante di tutto questo progetto che l'Ami, in collaborazione con l'Amministrazione comunale ha presentato questa sera è il quadro riepilogativo, che è la sintesi di tutto il lavoro che è stato portato avanti in questo periodo. Questo è il riepilogo generale e questo è il quadro economico generale dove viene reso il risultato finale. Abbiamo delle ottime entrate dal punto di vista del risultato nei primi anni, qualche difficoltà nell'undicesimo e dodicesimo anno, legate al fatto che il contributo della "legge Tognoli" al decimo anno si interrompe. Nel flusso di cassa, non avendo voluto prendere il cosiddetto "quarto mutuo", l'equilibrio finanziario ha una grossa difficoltà al quarto anno. Siamo stati, anche qui, molto prudenti, perché la vendita l'abbiamo ipotizzata, per la maggior parte, il quinto e sesto anno. Se si riesce a ridurre tutti i tempi, sia di costruzione ma anche di vendita dell'immobile, la quota relativa ai 4.218.000 euro dovrebbe essere totalmente coperta o almeno in parte.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Vorrei fare alcune considerazioni che inquadrano tutto il ragionamento, perché questa lunga serie di numeri rischia di essere incompresa, alla fine.

Partirei con una considerazione cui ha già fatto cenno il dott. Felici. Se da un lato questa soluzione è indubbiamente molto costosa, almeno in riferimento al parcheggio, anche se non viene realizzato solo il parcheggio, essendo un intervento in struttura — non un parcheggio interrato in senso stretto — fare un parcheggio interrato 5-6 piani sotto terra avrebbe avuto sì costi minori ma probabilmente una usufruibilità e una qualità abbastanza diverse.

Il piano del traffico ha messo in evidenza che quella localizzazione vicino alle mura è non dico ottimale ma quella più importante, più

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

equilibrata rispetto a tutti i flussi che dall'esterno provengono in Urbino e che da Urbino escono verso l'esterno. Quindi c'è un ragionamento fatto ex post che giustifica sicuramente quella localizzazione.

Questo è un primo punto sul quale si poteva ragionare, ma che colloca quel parcheggio in una situazione sicuramente delicata, con necessità di interventi anche mitigativi dell'impatto, che poi significano qualcosa di rilevante anche in termini di costi di realizzazione.

Il secondo aspetto che confligge con i costi elevati della realizzazione e che poi entra fra le ipotesi del piano finanziario, è il fatto che l'utenza di Urbino già studiata ripetutamente, non è troppo disposta a pagare per la sosta, perché c'è un'utenza tipicamente fatta di lavoratori pendolari, in buona parte fatta anche di studenti, per quanto si dicesse prima che forse l'utenza studentesca, visto che non fa un uso quotidiano dell'automobile potrebbe trovare soluzioni non troppo vicine alle mura, in ogni caso il tipo di utenza che insiste su Urbino non ha una grossa disponibilità a pagare alte cifre per la sosta e questo impatta il piano economico.

Sul piano delle entrate che avete visto, c'è un'ipotesi di utilizzo medio molto basso, che ovviamente non ha niente a che vedere con i grandi parcheggi o i parcheggi delle grandi città. Se andate nel centro di Ancona, a Pesaro, in una grande città dove il numero di utenti possibili e il turn-over è molto alto, è possibile tenere una politica di posti elevati, pur mantenendo un utilizzo dei parcheggi in struttura quasi massimo. Le ipotesi di 3-4 ore qui fatte sono molto prudenziali. D'altra parte, se si vuole tener basse le tariffe orarie o adottare delle politiche gestionali che favoriscano l'utilizzo dei parcheggi in struttura, in particolare del parcheggio di Santa Lucia a costi abbastanza bassi, magari prevedendo degli abbonamenti, non si può pensare di tenere alto l'introito complessivo dal parcheggio. Oggi non siamo in grado di fare un'ipotesi dettagliata, chi lo facesse direbbe probabilmente delle cose sicuramente opinabili. Non possiamo fare ipotesi dettagliate di utilizzo e di tariffa precisa, quindi ci si è tenuti bassi rispetto alle ipotesi di entrata. Ciò che rende il piano finanziario specifico del

parcheggio da solo abbastanza poco sostenibile e ciò che rende necessario il sostegno di questa componente della sosta da parte delle altre strutture di sosta, sia quella di Borgo Mercatale, sia anche dei parcheggi che qui sono previsti pure a pagamento nelle immediate vicinanze delle mura. Questo giustifica e ha portato alla necessità di pensare a un programma, oltre che molto attento, anche di gestione unitaria di tutta la sosta attorno alla città, perché sarebbe oltremodo sciocco pensare di tenere una struttura come quel parcheggio, magari per facilitare anche qualche euro in più di incasso, poco utilizzata, favorendo magari la sosta da altre parti. Un parcheggio in struttura funziona e serve nella misura in cui è molto utilizzato e sgrava la parte visibile degli altri parcheggi, eventualmente anche gli altri attorno alle mura. Per esempio, quello che si pensa è di fare, sul parcheggio di Santa Lucia una tariffa oraria che decresce con il numero delle ore occupate e invece negli altri parcheggi una tariffa oraria che aumenta se chi parcheggia lo fa per 3-4 ore, in modo tale da usare quel parcheggio in modo molto differenziato rispetto agli altri. Questo è un punto da tenere molto presente quando si esamina il piano finanziario del parcheggio di Santa Lucia.

Il secondo aspetto riguarda le vendite della parte commerciale, i circa 4.000 metri quadri. Nel piano finanziario è prevista la vendita in sede di costruzione — magari si potrebbe pensare a pre-vendite, sulla carta — e il fatto di pensare di vendere questa componente riduce il flusso finanziario proveniente dagli affitti. Se vendiamo quella struttura è vero che non facciamo un mutuo per realizzarla, perché incassiamo immediatamente i soldi per la realizzazione, però ci viene a mancare una parte di introito che potrebbe provenire dall'affitto di quella struttura. Ci si dice, da un'analisi fatta, piuttosto attenta, del mercato immobiliare su Urbino, che ci sarebbero delle difficoltà nell'affittare tutta la struttura, di oltre 4.000 metri quadri, a meno che si riesca a trovare un soggetto o un paio di soggetti che affittino, anche garantendo una permanenza lunga, grandi spazi. Lì non è previsto di fare un'attività commerciale come la Coop, quindi sono escluse le attività commerciali che producono alti redditi

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

ai proprietari di quegli immobili. Siamo su livelli medio-bassi di possibilità di affitto e quindi l'ipotesi di vendere è una delle ipotesi che fa i conti, almeno con la situazione di quegli spazi, se non succede qualcosa di particolare, tipo qualche istituzione importante che possa prevedere di prendere in affitto grandi spazi. Anche se alcune dichiarazioni preliminari di intenti ci sono state, attualmente queste ipotesi non sono troppo credibili. Questa è un'altra delle ragioni per cui il piano finanziario di questa struttura entra in un momento critico, ha un elemento critico in più.

Due cose che è importante tenere presenti e che sono entrambe ipotesi precauzionali. Poi, se si sarà bravi si potrà anche riuscire ad ottenere molto di più, sia in termini di vendita sia in termini di vendita parziale, affitto di altri spazi. Questo ragionamento non è definitivo, non è che ci sarà poi l'obbligo di vendere, questo sarà oggetto di una valutazione finale, successiva, perché la prima condizione è che il piano finanziario stia in piedi, poi in termini realizzativi bisogna fare in modo che stia in piedi al meglio.

Sono puntualizzazioni che credo importanti, altrimenti si rischia di non inquadrare bene il piano finanziario.

PRESIDENTE. La presentazione è stata lunga. D'altronde la materia è molto vasta e l'argomento era unico e sapevamo già che sarebbe stato lungo.

E' aperta la discussione. Ha la parola il consigliere Mechelli.

LINO MECHELLI. Questa sera è una presentazione, quindi sarà necessario anche qualche approfondimento. Colgo comunque l'occasione per salutare e ringraziare il presidente dell'Ami, i tecnici che hanno illustrato i progetti, i rappresentanti delle associazioni, della Pro-Urbino, la stampa. Prendiamo atto che questa sera c'è un interesse diverso dalle altre sedute.

Credo intanto che siano alcuni progetti fra loro integrati che affrontano in modo organico i problemi della sosta nella città di Urbino. Sarebbe utile per i consiglieri comunali, ma credo anche per le associazioni, avere una documentazione per fare delle valutazioni e degli

approfondimenti, perché l'età porta anche a qualche difetto di sola vista e quindi i conti, le cifre così esposte non ci lasciano molto da ragionare sopra. Quindi, necessità di avere materiale per un approfondimento.

Inoltre, mi pare di capire che per Santa Lucia lo strumento urbanistico ancora non è perfezionato, comunque c'è un iter più lungo e dalla relazione, dagli interventi non sono stati indicati i temi che, di questa stagione, sono di grande importanza, perché ritardi sono già stati registrati. In modo particolare il parcheggio di Santa Lucia avrà tempi più lunghi.

Chiedo invece una accelerazione sulla ristrutturazione e riqualificazione di Mercatale, perché una situazione del genere non è più compatibile con la nostra città.

Sono progetti di grandissima importanza, la Margherita l'ha sottolineato tante volte. Noi chiediamo alla Giunta di lavorarci, in collaborazione con l'Ami, a tempi pieno e in modo collegiale, perché credo che siano interessati tutti i settori, dall'urbanistica per le incombenze di carattere urbanistico ai lavori pubblici per la realizzazione. Pensiamo però alla ricaduta per quanto riguarda le attività produttive e commerciali. Non c'è quindi altra occasione per impegnare tutta la Giunta. Credo che la realizzazione delle aree di sosta del parcheggio di Santa Lucia con gli annessi spazi commerciali sia veramente un volano, una spinta per far ripartire un tipo di sviluppo della città.

Non aggiungo altro se non la raccomandazione di accelerare, di dedicarci tempo e passione e poi dare la possibilità ai consiglieri comunali ma alle associazioni e agli operatori economici, di poter portare il loro contributo e anche utili suggerimenti che sono sempre ben apprezzati.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ceccarini. La documentazione sarà comunque pronta per quando porteremo in approvazione il piano finanziario.

LORENZO CECCARINI. Ringrazio i dirigenti dell'Ami e il dott. Felici per l'esposizione del progetto che ritengo sia validissimo ed importante per lo sviluppo della città e per dare fluidità al traffico in tutto il territorio vicino alla

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

città, anche per dare quelle risposte che da tanto tempo si attendono per cercare di dare tranquillità nel momento in cui ci si deve avvicinare alla città, usufruirla e sfruttarla al massimo, perché penso che potendo avere una sosta regolamentata e sicura per tutti ci sia la possibilità di vivere la città in maniera più organica e funzionale.

Una raccomandazione che in altri momenti è già stata fatta: cercare di tenere in considerazione un aspetto che da un po' di tempo si evince. Mi riferisco al parcheggio dell'ospedale, in quanto spero e mi auguro che ci siano delle soluzioni che vadano ad alleggerire tutte quelle persone che debbono usufruire della struttura ospedaliera, che arrivano lì e si trovano spesso nella condizione di non poter parcheggiare vicino, pur dovendo fare delle cure. Questo è un disagio grandissimo: quello è un parcheggio da tutelare, che deve rimanere a disposizione dei pazienti che devono usufruire di cure giornaliere o magari anche soltanto legate a una visita per un tempo determinato nell'arco della mattinata, quindi spero che qualcosa sia fatto in funzione anche di questo, cercando di trovare delle soluzioni vicino all'ospedale dove far parcheggiare quelli che debbono parcheggiare per un lungo periodo.

Come presidente della Cna ritengo che questo progetto sia importante per tutta la parte produttiva della città, mi auguro che sia tenuto in considerazione anche nel momento in cui verranno posizionate le telecamere per l'ingresso alla città, per le varie esigenze che le aziende hanno per svolgere servizi nei confronti dei cittadini, sì da avere quell'"occhio di riguardo" che penso sia giusto, nell'interesse della città, di chi lavora, di chi deve essere a disposizione degli utenti e dei cittadini.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. Naturalmente tutte le osservazioni saranno fatte quando avremo il materiale, anche perché da una presentazione solo ascoltata non si può capire più di tanto.

Vorrei però fare due semplici domande.

Nel preparare il piano di sosta intorno alle mura e il controllo dell'accesso alla famosa

ZTL, è già stato chiesto il parere delle varie categorie o si intende chiederlo? Non vorrei che ci trovassimo nella solita situazione per cui, quando tutto è pronto scoppia la polemica e tutto si ferma. Credo che convenga prevedere questo aspetto, se non è già stato fatto.

Il prof. Stefanini mette in evidenza che c'è sempre una differenza, nel piano finanziario, fra quel che si pensa e quello che succede. Se la differenza sarà quantitativamente enorme — per ipotesi non si vende niente perché lo spazio è immenso, i piccoli negozi non hanno interesse, il grande commercio non è possibile — come si pensa di sopperire? Si blocca tutto o c'è una via di uscita? Anche questo credo che sia importante.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Serafini.

ALCEO SERAFINI. Ringrazio intanto chi ha illustrato il progetto. Ricordo che l'inizio del parcheggio di Santa Lucia era già stato presentato e aveva avuto il consenso del Consiglio comunale già nella precedente legislatura, però ho osservato con piacere che il programma proposto questa sera è un programma globale, anche in sintonia con il piano urbano del traffico già fatto, per cui tiene in considerazione anche quei rilievi e quello studio che era stato precedentemente eseguito e riportato anche in Consiglio. Sottolineo l'importanza di un progetto così complesso, che analizza tutta la problematica della sosta per il centro storico, ma anche come stalli e come parcheggi per i pullman, per il decongestionamento della città in maniera organica.

Chiedo subito che ciò che era stato già previsto in precedenti piani, tipo quello della sosta dei pullman venga attuato in maniera immediata. Dobbiamo soltanto modificare alcune situazioni relativamente alla zona del bocciodromo e, come diceva prima il funzionario dell'Ami, relativamente al parcheggio della zona Sasso che verrà ultimata a breve.

Un'altra cosa che mi preme sottolineare e che viene incontro a quello che diceva anche il consigliere Ciampi relativamente alle categorie, agli operatori sociali, a coloro che poi, dalla città, si aspettano anche qualche cosa, una

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

movimentazione superiore ecc. Io penso che questo discorso vada a favore di queste situazioni, perché si è ipotizzata una sosta a pagamento, quindi spero a regime orario, cioè una modalità che attualmente è stata considerata in modo abbastanza rigido, anche se cautelativa in un certo senso, perché si è ipotizzata un'unica tariffa ad 1 euro, quando potrebbe benissimo essere effettuata una tariffazione diversificata a seconda delle varie zone, dei vari orari, utilizzando anche altri sistemi che siano importanti, tipo anche l'abbonamento.

Ribadisco quanto diceva il prof. Stefanini relativamente al fatto che ad Urbino c'è una sosta e comunque una veicolazione di soggetti che costantemente e quotidianamente vengono: operatori, studenti, gente che viene a lavorare ecc. Bisogna quindi tenere in considerazione queste variabili.

Un altro elemento che mi sembra sia stato analizzato abbastanza bene è il piano finanziario, che prevede un ammortamento per più di 40 anni e che comunque è stato realizzato in maniera molto prudente. Su questa materia ci siamo anche impegnati, l'abbiamo seguita: secondo me la realizzazione di uno stallo di tre ore su un parcheggio in struttura risente dell'influsso che attualmente esiste nella città. Per fare un esempio, attualmente chi va a mettere la macchina a Borgo Mercatale vuole una protezione superiore, perché lungo le mura e nei posti adiacenti la zona la gente regolarmente parcheggia in senso vietato e nulla si dice. E' chiaro che l'avvento di una situazione di questo genere provocherà anche un'interdizione di queste zone, quindi la possibilità di sosta sarà certamente superiore e questo inciderà anche sul piano finanziario, perché tra le entrate sarà vista in una maniera differente.

Ritengo che, complessivamente, la soluzione di destinare gli stalli limitrofi alla città, tipo quelli sottostanti le mura o nei pressi delle mura, a pagamento, non sia un'idea sbagliata, però vorrei fare una precisazione. Così come avviene da altre parti — ormai è un dato consolidato — la graduazione della tariffazione dovrà avvenire a seconda dell'ubicazione del parcheggio nei confronti del centro. Chi va a fermarsi al cippo del Monte, potrebbe non avere la stessa posizione di colui che va all'ex

Croce Rossa di via Lavaggine: uno è praticamente nel centro storico, l'altro è un po' più lontano. Però sono tutte politiche che possiamo rivedere successivamente.

L'importante è che questo piano che si sviluppa per un periodo superiore ai 40 anni sia cautelativo, nel senso che dia la possibilità all'Amministrazione comunale di avere già una visione consolidata o comunque una previsione che non sia peregrina. Noi non ci siamo buttati sull'alea di una situazione che potrebbe non avere la sua risposta economica o commerciale, noi ci basiamo su dei dati di fatto che comunque sono consolidati.

La signora Ciampi dice "se tutte le aree commerciali o direzionali fossero inutilizzate?". Io non ritengo che questa sia un'ipotesi plausibile, perché l'ubicazione stessa e la fame di esercizi commerciali o comunque di aree nuove — io sto verso la Piantata e lo riscontro — fa sì che le superfici utili siano tutte utilizzate. Inoltre c'è anche il rilancio di un'attività commerciale, oltre che direzionale. Secondo me abbiamo una penuria, tant'è che io rilevo il fatto che, anche in controtendenza con quanto stabilito dai sondaggi effettuati nei confronti di alcune agenzie urbinati immobiliari, riterrei che una quota del patrimonio sia obiettivamente destinata ad affitti, proprio per cercare di avere un introito costante nel tempo e suddiviso per anni, affinché si possa procedere ad un ammortamento differente, quindi anche ad affrontare le spese di gestione che nel tempo andranno ad aumentare.

Ritengo che sia urgente il risanamento del parcheggio del Mercatale, chiedo di non chiudere totalmente il parcheggio nell'ambito della ristrutturazione, perché è comunque una necessità quella di avere questa zona a parcheggio, quindi chiedo che l'intervento possa essere bilanciato in modo tale da far rimanere alcuni stalli sempre attivi.

Relativamente ai tempi di cui il consigliere Ciampi chiedeva circa la realizzazione, è chiaro che non si può fare una progettazione al mese, però attualmente le condizioni sono ottimali per poter procedere, perché adesso noi avremo anche gli strumenti per poter confutare, fare le nostre osservazioni, cercare anche di valutare in maniera più ampia questo piano

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

finanziario, però siamo arrivati al piano finanziario, adesso rimane esclusivamente l'esecutivo e l'esecutivo potrebbe portare delle modifiche anche al piano finanziario. Ad esempio abbiamo rilevato che, dal saggio geotecnico, è risultata una situazione migliore rispetto a quella che era stata paventata all'inizio, quindi, poiché il terreno è più solido di quanto si pensava, le aree da asportazione sono minori, si pensa di fare un recupero in questo senso. Sul piano esecutivo possono nascere anche delle situazioni differenti, però non mi sembra che si vada ad un rilancio o a una sottovalutazione, perché la cifra è anche consistente.

Credo di valutare in termini positivi tutta la zona commerciale. Da tanto si dice che questa città non ha avuto uno sviluppo sotto il piano commerciale, ora c'è questa opportunità di rilanciare un polo, quindi di riutilizzare un'area per questo scopo.

Da ultimo, cronologicamente, il cosiddetto nodo di interscambio che ci permetterà di avere, soprattutto una stazione delle corriere che attualmente non abbiamo. Ancora abbiamo le persone che scendono dalla corriera e se piove si bagnano e non sanno dove attendere; non abbiamo ancora una gestione dei bagagli; non abbiamo ancora un servizio adeguato ad una città come la nostra.

Secondo me è bene procedere per tappe accelerate alla realizzazione di questo piano esecutivo, quindi alla realizzazione di quest'opera. Ritengo che, comunque, la posizione espressa dall'azienda municipalizzata in collaborazione con gli uffici tecnici comunali, abbia portato comunque ad un progetto integrale e complessivo, che possa dare una risposta alla città.

L'unica cosa che mi lascia un po' perplessa e che non avrei neanche presentato questa sera, è la condizione relativa ai varchi, agli accessi, ai sistemi di rilevamento, perché non vorrei che l'attenzione fosse fuorviata su una cosa che diventa anche piccola nel suo complesso e non vorrei che si inserisse la discussione su questo piuttosto che su altri elementi. Quello lo vedremo, vedremo se quello è il metodo più certo, sicuro, opportuno per poter affrontare il problema degli ingressi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Colocci.

FRANCESCO COLOCCI. Faccio solo delle domande, perché l'approfondimento avverrà al momento della discussione vera e propria, dopo avere visto i dati.

Sul sistema di approdo e sul deflusso dei pullman mi pare che sia stato detto che i tempi si misurano sui 15 giorni e che fra 15 giorni sarà pronto l'approdo dei pullman, almeno nell'area Diotallevi, se non ho capito male.

Chiederei all'Amministrazione, alla Giunta, al Sindaco, soprattutto per quanto riguarda questa prima fase, lasciando stare Santa Lucia che è un problema più complesso, di cercare il consenso informato della cittadinanza, perché non bastano solo le assemblee che normalmente si fanno e che sono un po' generiche come una predica domenicale, ma occorre invece mettere a disposizione il più possibile i dati e i documenti, in maniera che chi partecipa sappia di che cosa si parla, sia informato e non siano cose generiche. Occorre organizzare bene la comunicazione, in altri termini.

Ho sentito dire dal dott. Felici che per Santa Lucia occorre una variante, quindi progetto esecutivo, mutuo, appalto, variante... Guidi dice di no, scuote la testa, quindi va bene, forse i tempi saranno più brevi, mentre invece, se ci dovesse essere la variante, sarebbe un mezzo disastro, perché dovrebbe ritornare al Ministero, con tutto ciò che questo comporta.

Altra cosa che sottolineo, sempre in maniera telegrafica, è il discorso della qualità. Quando si andrà a realizzare il progetto definitivo cantierabile, raccomando, come ha fatto la soprintendenza — ma lì non si capisce niente perché la fotografia è piccola — di porre attenzione alla qualità del manufatto, internamente ed esternamente, perché il concetto che io ribadisco sempre è che non costa più fare bene di quanto costi fare male. Fare male significa avere critiche e soprattutto ci si sente a disagio, in una città come questa.

La gestione è forse il nodo fondamentale. Qui si è parlato di ottimismo, di prudenza nei calcoli delle tre ore di sosta. Siccome i calcoli non li so fare, suppongo che i vostri siano ottimi, ma pensando alle abitudini cittadine, al

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

flusso che tutti conosciamo, o ho qualche dubbio che la gestione sia pacifica, tranquilla e scorrevole. La costruzione si fa con i mutui, i costi si copriranno sicuramente con i mutui, però la gestione è tutt'altra cosa, quindi su questo riflettiamoci bene, attentamente, per non trovare sorprese dopo.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. La variante adesso è in Provincia ma è sempre quella. E' vero, come diceva il dott. Felici che deve tornare dalla Provincia, ma si tratta di giorni, quindi non c'è bisogno di nessun'altra variante e non ci risulta che la Provincia abbia problemi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Torelli.

LUIGI TORELLI. Ringrazio anch'io i tecnici dell'Ami e dell'assessorato ai lavori pubblici per la presentazione del quadro complessivo. Finalmente abbiamo il quadro generale in cui vengono a inserirsi i vari interventi di cui abbiamo parlato in altri Consigli comunali, che riguardano il traffico, la sosta, i parcheggi e così via. Uno strumento, questo del piano della sosta, che viene portato alla discussione con l'intenzione di coinvolgere i cittadini e la città, le associazioni nella definizione di tutto il pacchetto che riguarda la sosta e il traffico e voglio sottolineare la necessità di coinvolgere i cittadini e gli operatori economici e commerciali della città, perché penso che si tratti di lavorare in modo che le esigenze dei commercianti, così come quelle dei cittadini, sia che abitino in città o che vengano in città per usufruire dei servizi che il centro offre, possano convivere.

Penso che il percorso che è stato indicato, cioè la presentazione, la discussione aperta con la cittadinanza, con le forze sociali, sia il modo più idoneo a far sì che poi si arrivi alla definizione del piano della sosta che sia maggiormente condivisibile da parte di tutti. A questo proposito chiedo alla Giunta se ha un'idea del tempo. Io penso che la discussione non si debba protrarre a lungo, perché c'è il problema di trovare una soluzione in tempi abbastanza brevi ai vari problemi messi sul tappeto.

Una città più libera dal traffico non può che essere di aiuto alle attività economiche...
(*fine nastro*)

...è diventato un concetto comune quello di limitare o addirittura eliminare il traffico dai centri storici, alla cui rivalutazione non è sufficiente soltanto togliere le auto, bisogna poi concorrere con l'arredo urbano, con la qualità e la diversificazione dell'offerta commerciale. Il problema della limitazione del traffico all'interno della città può essere meglio affrontato con la soluzione del problema della sosta, quindi dei parcheggi. Anche qui mi aspetto che la discussione che si aprirà sul problema della sosta porti a delle soluzioni concrete e io penso che delle esperienze a noi vicine — quella di Ancona, come quella di Bologna — possono esserci di aiuto. Ormai è acquisito il concetto che i parcheggi più lontani sono liberi, quelli a ridosso della città sono a pagamento o a disco orario, in modo che ci sia un ricambio continuo della sosta. Questo dovrebbe essere uno dei criteri che ci dovrebbe guidare nel momento in cui si va ad affrontare come sistemare le aree di sosta intorno alla città.

Per quanto riguarda l'aspetto specifico di questa sera non entro nei dettagli, perché, come Ds noi vogliamo fare un incontro con le associazioni, con i cittadini per avere suggerimenti, per avere elementi su cui poi ragionare e portare alla discussione in Consiglio comunale. Quello che possiamo dire è che l'aver messo insieme l'operazione di Santa Lucia con la sistemazione del parcheggio di Borgo Mercatale, senza dubbio può aiutare a trovare delle soluzioni riguardo il problema della ZTL e del traffico, così come l'aver presentato un piano finanziario molto prudente, penso che sia una cosa positiva, perché in questo modo noi abbiamo un piano più veritiero, non propagandistico. Come per esempio, come diceva Colocci è necessario che nelle prossime riunioni si affronti anche il problema di come gestire, chi gestisce, quale rapporto tra l'ente gestore e l'Amministrazione, perché sono problemi rilevanti come quello della costruzione del parcheggio. E' necessario, nella fase che stiamo per aprire, il confronto con la città, perché è necessario arrivare a definire soluzioni che siano condivisibili da tutti.

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Pandolfi.

CLAUDIA PANDOLFI. Il Sindaco ha esordito dicendo che oggi era solo una presentazione, che poi si tornerà in Consiglio ad approvare il piano finanziario e quello della sosta e ha garantito che avremo tutta la documentazione necessaria. Per parte mia avrei preferito avere almeno una documentazione parziale prima dell'incontro di questa sera, perché ho fatto molta fatica a seguire. La presentazione è stata sicuramente esaustiva ma necessariamente veloce e, soprattutto per quello che riguarda l'aspetto finanziario, non so se è un problema mio, ma le tabelle erano totalmente illeggibili. A parte questo, il piano finanziario di Santa Lucia sarebbe stato da inserire a parte nell'ordine del giorno, ma questa è un'altra questione.

Al di là di un apprezzamento generale e generico sul piano della sosta, non sono in grado di fare un intervento preciso e puntuale, quindi mi riservo di intervenire nello specifico in un momento successivo. Devo dire però che alcune perplessità mi sono sorte. Certo non riesco ad esprimerle in maniera puntuale e precisa come ha fatto Serafini a tutti i livelli — è riuscito a intervenire sia sulla sosta che sul piano finanziario — per parte mia ho bisogno di avere la documentazione sotto gli occhi e ho anche bisogno di tempo per studiarla.

Detto questo, una perplessità che ho è sulla cosiddetta gestione integrata di tutta la sosta, che a mio avviso si tradurrà o rischierà di tradursi in un prelievo economico indifferenziato e indiscriminato dalle tasche degli utenti.

Non ho visto per esempio, per quello che riguarda la zona attorno alle mura, nessun'area di sosta con il disco orario, mentre il Sindaco, nel suo intervento iniziale, aveva detto "aree a pagamento o a disco orario attorno alle mura".

La domanda è fondamentalmente quella che hanno fatto tutti, sui tempi di realizzazione. L'ha chiesto Mechelli, l'ha chiesto Torelli. Ovviamente tutti siamo d'accordo che il parcheggio al Mercatale è quello che necessita di un intervento urgente. Nella relazione ho sentito dire che gli interventi saranno a breve, medio

e lungo termine. "Breve termine" riesco a quantificarlo, "medio termine" possono essere mesi, possono essere anni, "lungo termine" possono essere anni, possono essere decenni, per cui, forse, un minimo di ipotesi sui tempi sarebbe auspicabile. Soprattutto non vorrei che, a breve, partissero soltanto l'aumento dell'ascensore, la trasformazione di tutti i parcheggi in parcheggi a pagamento, perché i problemi di questa città sono urgenti e in ogni caso credo che occorra predisporre delle soluzioni transitorie. In un piano così organico del traffico, della sosta, mi sarei aspettata anche, in prospettiva, delle soluzioni transitorie in attesa di quello che si realizzerà nel medio e nel lungo termine.

Per quello che riguarda i costi e l'amministrazione, l'ing. Cioppi ha detto "è nostro compito tutelare gli interessi di tutti". Questo è compito sicuramente dell'Ami, ma a maggior ragione è compito degli amministratori, quindi noi dobbiamo cercare di pensare al modo di tutelare gli interessi di tutti e dobbiamo stare molto attenti, perché con un progetto come questo non dobbiamo tutelare soltanto gli interessi della città che amministriamo adesso, ma in uno di quegli schemi che ho intravisto, dove c'era la gestione anno per anno — mi sono divertita a contare le caselle, era l'unica cosa che riuscivo a contare — ho contato una cinquantina di caselle. Questo significa che noi prendiamo un impegno per i cinquant'anni a venire. Detto questo, pensiamo, anche per i cinquant'anni a venire, a tutelare gli interessi di tutti.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gambini.

MAURIZIO GAMBINI. Farò delle considerazioni, se me lo consentite, probabilmente anche imprecise.

Ho sentito parlare questa sera di tariffe per entrare dentro la città e credo che questo sia sicuramente opportuno farlo ed è sicuramente opportuno intervenire in questo modo, però mi fa riflettere come cittadino e come amministratore di una città, perché succede una discriminazione, secondo me. Insomma, chi ha i soldi parcheggia, circola e chi non ha i soldi resta

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

fuori della città. E' una riflessione che faccio e che mi viene spontanea.

A parte questa piccola considerazione, in tutte le nostre decisioni, bisogna sempre tenere questo a mente, perché è vero che andiamo verso una società di consumismo, verso l'americanizzazione del globo, però, purtroppo, da parte di tutti non si tengono mai in considerazione queste cose. E' una necessità, un'opportunità, bisogna farlo, bisogna andarci. Io rifletterei su questi fatti.

Detto questo vorrei ringraziare anzitutto gli amministratori dell'Ami per la presenza e per l'illustrazione, oltre al dirigente tecnico dell'Amministrazione, perché hanno fatto questa importante illustrazione, anche se ci vorrebbe una documentazione, ma questa infarinatura già ci fa capire quali strade si andranno a percorrere;

E' chiaro che non si riesce molto bene a capire i numeri e le cose, ma questo fa parte di chi opererà e di chi dovrà affrontare i progetti e la realizzazione, quindi non credo che ognuno di noi debba entrare nelle cifre.

Mi saltavano all'occhio due-tre punti. Noi non percepiremo più, come Amministrazione comunale, se non erro, per la gestione dei parcheggi, circa 300 milioni e quindi in prospettiva una rata che realizza un bell'investimento. L'assessore al bilancio mi fa cenno che non è così, quindi probabilmente ho capito male.

Mi è poi saltata all'occhio un'altra cosa: le spese tecniche per la ristrutturazione del parcheggio Mercatale, che risulta essere il 13% dell'investimento totale. Mi pare che comunque le tariffe massime per le spese tecniche debbano essere intorno al 12%, quindi vorrei capire perché questa spesa eccessiva e, in relazione alla realizzazione del parcheggio di Santa Lucia una spesa inferiore del 5% rispetto alla spesa tecnica del parcheggio Mercatale. C'è questa difformità nella rendicontazione di previsione.

Personalmente credo che sarà difficile realizzare il parcheggio Santa Lucia in tempi brevissimi, anche se mi auguro che sarà così. Mi auguro anche che si intervenga sul Mercatale, perché da parte dei cittadini c'è ormai la sensazione che il parcheggio Mercatale non esista

quasi più. Magari viene utilizzato da persone esterne alla città, ma ho la percezione che non venga neanche tenuto in considerazione il parcheggio interrato: forse perché è fatiscente, forse perché di sera specialmente le donne non lo utilizzano perché hanno paura. Questa è un'opera cui l'Ami deve mettere mano immediatamente.

Vorrei raccomandare una cosa all'Ami, tornando alle considerazioni iniziali. Rispetto a queste strutture Enel, Megas, Sip o Telecom, spero non si burocratizzi troppo il rapporto con il cittadino, nel senso che oggi è di moda mettere il numero verde e dall'altra parte del telefono non c'è nessuno, non c'è un responsabile. Sono arrivato a questa raccomandazione da fare agli organi che dirigono queste strutture, perché ultimamente avere un contatto diretto con un responsabile della Telecom o di enti simili è una cosa impossibile. Quindi non andiamo in quella direzione, cerchiamo di capire se c'è una direzione diversa da percorrere, perché di fronte al cittadino ci deve essere qualcuno che risponde personalmente e dice "facciamo così", poi lo fa, non qualcuno che sta dall'altra parte del telefono e non è mai responsabile.

PRESIDENTE. Ha la parola il presidente dell'Ami, Maurizio Mazzoli.

MAURIZIO MAZZOLI, Presidente Ami. Vorrei semplicemente fare una proposta che avevo già in mente all'inizio, poi gli interventi sono avvenuti in un altro modo. Gli uffici dell'Ami, su richiesta, sono disponibili a verificare insieme anche a singoli gruppi politici le cose. Quindi, se volete siamo a disposizione per illustrarvi un po' più da vicino tutto quello che abbiamo visto qui, commentando insieme queste cose, perché è un lavoro enorme che è stato fatto per settimane e settimane, cambiato, ricambiato, rigirato e voglio approfittare di questo per ringraziare anche lo studio Cioppi e il dott. Felici che hanno dato la disponibilità e il lavoro stesso. Con questo vorrei farvi capire meglio, ma anche farvi vedere quanto è complesso il lavoro, che questa sera, in parte, vi abbiamo risparmiato.

Contemporaneamente questo discorso era

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

stato fatto come avviene a scuola dove, quando si danno le fotografie tutti vanno a guardare le foto e non stanno attenti a quello che spiega il professore. E' quindi pronto, eventualmente, anche il materiale: si voleva vedere fin da questa sera se c'era qualche errore o qualcosa, perché allora non si mandava in giro, in quanto dovete capire che è una cosa delicata, poiché si manda in giro un piano finanziario con dentro tutti i numeri, le previsioni, i costi e quant'altro. Quando si mandano in giro queste cose è bene che una verifica sia già stata fatta. Quindi un invito alle forze politiche, se lo ritengono, a chiedere all'Ami, uno o due giorni prima, la disponibilità a farvi rivedere in sala proiezione, le stesse cose che avete visto, entrando nel merito in maniera più approfondita.

Comunque, il deposito Diotallevi in pratica lo stiamo per asfaltare, quindi penso che entro il mese di ottobre lo inaugureremo. Dal giorno dopo potremo cominciare a mettere in atto quella prima parte che riguarda il pullman gran turismo. Poi c'è un'altra cosa che mi premeva dire: che i tempi di realizzazione sono stati individuati in quattro anni da quando si dà il via ai lavori. Noi ancora non siamo nella fase di dare il via ai lavori, perché dopo questa approvazione scatterà l'incarico del famoso progetto esecutivo. E' quello l'atto fondamentale che ci potrebbe anche riservare delle sorprese, io spero positive, ma è quello che ci dirà esattamente quanto costa il parcheggio Santa Lucia.

Volevo tranquillizzare anche tutti gli amministratori, perché una volta approvato questo, ci sarà un atto importantissimo da perfezionare, cioè la convenzione tra il Comune e l'ente gestore. Lì si metteranno tutte quelle famose condizioni e quello sarà l'atto fondamentale che determinerà tutta la fase della gestione da parte dell'ente.

In questa situazione i posti liberi a Urbino rimarranno. Quando noi parliamo di via Lavagine o via dei Morti, non è che tutta la via viene messa a pagamento, ma 30-40 posti. Ad esempio, via dei Morti rimane quasi tutta libera, sono solo quei 30-40 posti concentrati in fondo a via Lavagine che vanno a pagamento, ma tutta la via rimane libera. Via della Stazione continua a rimanere libera con la navetta. E'

chiaro che poi dipende da cosa uno vuol fare. Se uno vuol stare un giorno ad Urbino, può andare tranquillamente a parcheggiare a via della Stazione e prendere la navetta gratis, se deve stare mezz'ora andrà nel parcheggio a pagamento.

Quando avete visto quell'elenco di vie sui parcheggi a raso, a pagamento, si tratta solo di un certo numero di posti, gli altri rimangono a disco orario o liberi.

Sono questioni che potremo ulteriormente approfondire quando ci incontreremo all'Ami e comunque nel giro di 8-10 giorni saremo in grado di dare a ciascuno la documentazione.

PRESIDENTE. Ha la parola l'ing. Cioppi.

Ing. ALESSANDRO CIOPPI, *Consulente Ami*. Velocemente, anche se alcune cose le ha già esplicitate in maniera chiara il presidente Mazzoli.

Vorrei fare una considerazione di carattere generale per cercare di spiegare meglio la natura di questo progetto e soprattutto da che cosa nasce. Questo progetto è costituito da due fasi principali. La prima fase è abbastanza chiara, cioè ci sono alcuni progetti che sono di natura tecnica, che vanno impostati per poter essere cantierati. Mi riferisco alle ristrutturazioni di Borgo Mercatale e alla progettazione del parcheggio di Santa Lucia. Per quanto si possa pensare che l'ingegneria è una scienza esatta, questi sono gli unici dati da un punto di vista parametrico a cui corrispondono dei numeri. Per fare l'esempio di Borgo Mercatale, un progetto esecutivo, sulla base di un progetto di fattibilità è un progetto preliminare, che è quello che avete visto, più o meno ha una tempistica pari a 90 giorni per renderlo esecutivo, perché parliamo soprattutto del primo stralcio funzionale, che è quello della ristrutturazione, che deve partire per primo, perché poi la riqualificazione è un secondo stralcio funzionale, sul quale, probabilmente, è anche giusto che venga aperto un dibattito, però sul primo, che riguarda i ferri arrugginiti, il cemento degradato che va ripristinato non si deve fare uno studio di chissà quale tip. Probabilmente è da computare e renderlo cantierabile e la tempistica, per questo, è all'incirca stimata in 90 giorni.

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

Teoricamente, da domani mattina in 90 giorni il progetto di Borgo Mercatale potrebbe essere cantierato. Questo per avere le idee chiare sugli aspetti sui quali è inutile aprire delle discussioni, perché dipendono fortemente da un aspetto fortemente tecnico rispetto ad un aspetto che è altrettanto tecnico ma che ha delle variabili sostanziali. Spero di avere risposto in maniera chiara al consigliere Pandolfi, che ha fatto una domanda pertinente sul concetto di breve, lungo e medio termine. L'altro aspetto che riguarda il progetto di piano della sosta, ha delle variabili che non sono numeriche, nel senso che il calcolo del cemento armato è un calcolo numerico, punto e basta, lì finisce. Il progetto della sosta, invece, introduce variabili che dipendono da tantissimi fattori, che probabilmente possono evolversi anche nel tempo. Ecco perché prima parlavo di un progetto che teoricamente è autoimplementabile, cioè in evoluzione.

Vi faccio un esempio molto chiaro. Non so quanti anni fa la Giunta o il Consiglio comunale prese la decisione di fare un parcheggio all'area consorzio, di tipo gratuito e l'azienda Ami si impegnò a mettere subito a disposizione il bus-navetta. Questo progetto, prima di entrare a regime ci mise mesi, nel senso che i primi mesi il bus-navetta caricava Carlo Giovannini. Probabilmente queste cose dipendono anche dall'abitudine della gente e queste sono le variabili che noi dobbiamo incoraggiare, di cui non possiamo non tener conto. Un progetto di questo tipo va incoraggiato, quindi noi stimiamo degli obiettivi e quegli obiettivi dobbiamo cercare di perseguirli, ma a questi obiettivi non si arriva con delle formule matematiche, ci si arriva con una politica diversa, che dipende dall'educazione della gente, che probabilmente va aggiustata.

Quando si parla di cinta intorno alle mura non si parla di renderla a breve termine completamente tutta a pagamento. E' vero quello che ha detto il Sindaco: in questa prima fase comunque ci sarà una zona a pagamento, una zona a disco orario e una zona libera come sempre è stato. Tanto è vero che introduciamo in questo momento, in un programma quinquennale la progressione dei parcheggi da mettere a pagamento, per reggere il piano finanziario, ma in

questa progressione dobbiamo studiare, monitorare il problema, perché è anche probabile che in questo parcheggio a pagamento non ci vada nessuno, così come è probabile che nei polmoni che noi abbiamo previsto ci sia un disequilibrio e quindi dobbiamo riaggiustare il tiro strada facendo. Per me era importante fare questo chiarimento.

Occorre distinguere fra aspetti progettuali puramente tecnici, che possono partire con le tempistiche che un tecnico è in grado di stabilire, dagli aspetti di tipo programmatico, che dipendono fortemente dall'evoluzione dello stesso progetto. Ricordo un intervento che De Carlo fece nel 1994, in cui prevedeva che nel 2004 non ci sarebbe più stata una macchina. Se quella volta, per caso, avessimo dato ascolto a De Carlo oggi il problema dei parcheggi non l'avremmo per niente, perché lui prevedeva che nel 2004 non sarebbero più esistite le macchine, invece oggi il Sindaco ha detto che ogni anno c'è un milione di macchine in più. Quindi, da qui a dieci anni queste cose le dovremo riaggiustare.

Per rispondere a Colocci, dico che l'area Diotallevi nasce in un primo tempo per una determinata situazione che serviva all'azienda Ami per il proprio ricovero. Probabilmente, oggi questa cosa non ha più senso oppure può essere cambiata. Ecco perché l'area che è costituita in questo momento — fra venti giorni — da un piazzale di 9.000 metri quadrati più un ricovero per 42 autobus gran turismo, più un autolavaggio, più, in un futuro abbastanza vicino, addirittura una stazione carburanti, avremo la possibilità di trasferire tutta quella fascia di pullman che abbiamo chiamato gran turismo, perché li abbiamo spezzati per motivi organizzativi. E' chiaro che i primi mesi non avranno l'autolavaggio funzionante, ma intanto avranno lo spazio sosta, comunque cambia poco.

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Ubaldi.

GIORGIO UBALDI. Vista l'ora e considerato che è un'apertura di discussione, non aggiungo molto a quanto detto fino adesso. Credo che sia opportuno stabilire il periodo di tempo in cui il Consiglio comunale discuta la conven-

SEDUTA N. 74 DEL 23 SETTEMBRE 2003

zione definitiva per la costruzione e gestione del parcheggio. Credo che da qui a 30 giorni ci si possa rivedere per discuterne in maniera definitiva. In questi 30 giorni sarà compito dell'Amministrazione di coinvolgere le associazioni, i cittadini nella discussione e nella presentazione di questo parcheggio. Le associazioni sono state invitate questa sera per la prima volta, anche perché la Giunta fino a qualche giorno fa ha discusso insieme all'Ami di questo problema, una cosa di grande importanza e di grande spessore, nel senso che in questi sette anni in cui siamo partiti a discutere di Santa Lucia, sono mutate sensibilmente le indicazioni su come muoverci. Avevamo pensato all'inizio di farlo per conto nostro, poi c'era il problema della concessione, tutto il resto che è venuto avanti, fino ad arrivare ad elaborare questo progetto di sosta integrata. Questo perché la sosta in strutture in questa maniera non avvenga a comparti, ad aree, ma vada vista in maniera integrata. L'unica cosa che volevo dire è che l'idea del parcheggio di Santa Lucia non nasce così, ma nasce dal fatto che noi abbiamo realizzato il piano urbano del traffico che verificava che la situazione dei parcheggi in Urbino era tale che circa 916 stalli erano non regolamentati, quindi emergeva l'esigenza di trovare un'area di sosta capiente per rispondere all'esigenza di collocare in maniera ordinata le macchine che arrivano, che a seconda del periodo dell'anno, sono maggiori o minori. Rispetto a quattro anni fa quando le elezioni universitarie iniziavano nei primi giorni di novembre, il picco di massima si sposta ed è anticipato di un mese. Rispetto a mesi che erano completamente vuoti, come lungo e settembre, allungando gli orari dell'università e spostando grosse manifestazioni a livello cittadino, il traffico si è redistribuito durante l'arco dell'anno aumentando il numero dei posti.

Quindi abbiamo scelto la struttura per Santa Lucia e devo dire che oggi sono contento, perché a questo progetto non molti credevano, ma io credo sulla bontà di questo progetto, così

come credo che bisognerà essere attenti nel realizzarlo, perché è una cosa che oggi io verifico, al di là di quello che dicevano Gambini e Bravi. Io ho sempre la sensazione che in questa città chi viene da Montesoffio o da Canavaccio parcheggia sempre da Farinella, chi sta a Urbino parcheggia il più vicino possibile alle mura, perché arriva un po' prima la mattina, perché conosce, per tutto il resto. A me piacerebbe — il discorso dei parcheggi a pagamento va in questa situazione — che anche chi viene da lontano possa, alle 11 della mattina, poter andare a riscuotere la pensione, andare in banca, andare dal medico, in farmacia, cosa che oggi, molto spesso, non può fare.

Non è sempre vero che il parcheggio a pagamento è per i ricchi, anzi molto spesso, secondo me, abbatte dei privilegi osti in altra maniera.

Compatibilmente con le esigenze, sia dell'Amministrazione che dell'Ami, entro 30 giorni spero di ritrovarci e fare un Consiglio per discutere la convenzione che darà il via all'Ami per realizzare questo parcheggio. In questo periodo ci saranno incontri con le associazioni, con tutti per discutere di questo progetto. Il pacco dei documenti è talmente voluminoso, che se il Consiglio avesse stabilito di rifare tutto, sarebbe stato un problema, però se ci si vuol documentare su questa cosa l'Ami potrà mettere a disposizione la sua struttura, come già detto dal presidente, comunque si potrebbe verificare la possibilità di far avere ai consiglieri su CD o su cartaceo il progetto. Se poi si vuol fare un salto all'Ami prendendo appuntamento, è già stato detto che ciò sarà possibile.

PRESIDENTE. Grazie, assessore. Credo che sia stata data risposta a tutte le domande, quindi chiudiamo la seduta.

**La seduta termina alle 0,15
del giorno 24.9.2003**