

**COMUNE DI URBINO**

**TRASPOSIZIONE SU BASE CATASTALE NUMERICA, VALIDAZIONE E AGGIORNAMENTO P.R.G.  
VARIANTE P.R.G. - 2012**

**Responsabile del procedimento:** Ing. Carlo Giovannini

**Coordinamento:** Dott. Alessandro Dipaola

**Gruppo di lavoro:**

**Ufficio Pianificazione e Ambiente:** Arch. Adriano D'Angelo - Arch. Luana Alessandrini

**Ufficio Edilizia Privata:** Ing. Costantino Bernardini - Geom. Anteo Valbonesi

# **P.R.G. DI URBINO 1994**

---

## **QUARTA PARTE : PROGETTI**

Progetto:

**GIANCARLO DE CARLO**  
con  
**Arch. PAOLO SPADA**

e la collaborazione dell'Ufficio Urbanistica  
diretto dall'ing. Carlo Giovannini

**B. Mercatale**

Relazione

**Collaboratori:**  
**Arch. Marco Guarino**

**201.IV**  
**B1**

## **Mercatale.**

L'autorimessa sotterranea del Mercatale era stata costruita nel 1974 realizzando un progetto che era contenuto nel Piano del 1965. Si era trattato di un intervento difficile e senza dubbio importante.

Difficile perché il Mercatale era, e continua a essere, uno dei luoghi più delicati del Centro Storico di Urbino. E' una grande piattaforma, per di più artificiale e perciò progettata, che è stata costruita apposta per essere l'ingresso principale alla Città e cioè il luogo magico della congiunzione e della separazione. Verso questo ingresso si affaccia la parte più gloriosa del Centro Storico, che specchiandosi nella sua grande cavità si riflette su se stesso e sulla campagna. Ci voleva coraggio e immaginazione per accettare che venisse compiuto un intervento nelle viscere di quel luogo e bisogna dare atto al Soprintendente ai Beni Culturali di allora, architetto Raffaello Trinci, di avere dimostrato di essere perfettamente all'altezza del suo compito che è di proteggere i grandi eventi architettonici del passato sia dalla distruzione che dalla imbalsamazione: di favorire, in altre parole, la loro partecipazione alla realtà contemporanea per conservare intatta la forza della loro identità.

L'intervento era anche importante e non solo perché rispondeva in anticipo a un'esigenza che era diventata urgente (Urbino è tra le prime città italiane che si è posta il problema della congestione ambientale generata dalle automobili in sosta), ma anche perché era parte di un Progetto di larga portata che si proponeva di restituire un ruolo significativo a tutto il settore del Centro Storico che confluisce sul Mercatale. Il Progetto veniva chiamato infatti Operazione Mercatale perché, oltre l'Autorimessa sotterranea, comprendeva una Stazione di sosta per le Autocorriere, una rete di percorsi pedonali verso la Fortezza dell'Albornoz e verso il Colle dei Cappuccini, un nuovo modo di accessibilità e d'uso per il Parco della Resistenza, il recupero della Data per destinarla a una attività di interesse collettivo, la riapertura della Rampa di Francesco di Giorgio, il restauro e la ristrutturazione del Teatro Sanzio.

Di tutti gli interventi elencati sono stati realizzati solo gli ultimi due, oltre l'Autorimessa sotterranea; e si può dire che questo è peccato ma non è irreparabile, tanto è vero che il nuovo Piano del 1994 li ha ripreso questi interventi, li ha rimessi a punto e ridisegnati per riproporli al programma dell'attività edilizia, privata o pubblica, che il Comune promuoverà negli anni futuri se vorrà dirigere lo sviluppo del suo territorio in senso positivo. Quello che invece è difficile, se non irreparabile, è il recuperare alcuni degli errori che erano stati fatti nel realizzare gli interventi che sono stati compiuti: in particolare il trattamento del manto di copertura dell'Autorimessa sotterranea, che è stato realizzato in modo ben diverso da come era stato progettato.

E' noto che il piano del Mercatale é stato dal XV secolo in poi un luogo di incontri, di scambi e di giochi. Ospitava i mercati, ma anche tende di circhi, le giostre, campi di bocce senza confini precisi dove bocce e sponde assumevano le forme piú disparate. Perché potesse conservare questa flessibilità d'uso non era mai stato pavimentato e perciò era di terra battuta; che in alcuni tratti per brevi periodi dell'anno poteva diventare fango ma poi si asciugava. E poiché si voleva conservarlo come un luogo dove la gente si incontrava, passava il tempo e giocava, era stato previsto che la struttura dell'Autorimessa sotterranea fosse coperta da uno spesso strato di terreno che sarebbe stato in parte piantumato e in parte pavimentato; e, quanto alla pavimentazione, era stato previsto che fosse di colore simile a quello dell'argilla urbinata e di materia dura quanto basta a sopportare l'usura del moto pedonale e cioè leggera, perché non sarebbe stato ammesso l'accesso ai mezzi motorizzati se non in casi eccezionali.

- Purtroppo, quando le opere della struttura sottostante erano già vicine a essere completate, la questione del trattamento del manto di copertura era stata rimessa in discussione dall'amministrazione Comunale. Il Sindaco e l'Assessore all'Urbanistica (che non erano piú quelli che avevano promosso la realizzazione del Progetto), probabilmente per ingenua fiducia nell'idea che le automobili sono segno di benessere e perciò se ci sono vanno esposte, si erano messi a sostenere che anche la copertura dell'Autorimessa doveva essere destinata a parcheggio. E siccome il contrasto si era fatto acceso, avevano tirato fuori una legge degli anni '30, dimenticata ma ancora valida, che imponeva ai vani sotterranei praticati nei piazzali che le loro coperture fossero eseguite in modo da consentire l'evoluzione dei carri armati sopra di loro.

Una volta trovata la Legge - come si sa - non é possibile fare altro che applicarla; cosicché l'ultimo solaio della struttura aveva dovuto essere rinforzato e il suo spessore notevolmente aumentato a scapito dello strato di terra che era stato previsto al di sopra (i carri armati pesano ancora di piú dei camion con rimorchio) e la pavimentazione leggera aveva dovuto diventare durissima (le ruote cingolate disconnettono i pavimenti ancora di piú dei giganteschi copertoni delle autocorriere).

Di conseguenza il piano del Mercatale, appena finito, era stato coperto di automobili, roulotte, camper, camion, autobus pubblici e privati, autocorriere, ecc., in sosta notte e giorno, per tutti i mesi dell'anno (del resto solo chi andava nella autorimessa sotterranea doveva pagare il pedaggio; per gli altri il parcheggio era gratis).

Cosa é andato perduto dunque per ottenere questo misero, demagogico guadagno? Il Mercatale non é piú stato luogo di incontro, di scambi, di giochi; non ha piú avuto il

decoro e l'eleganza che si addice all'ingresso principale di una città prestigiosa; ha smarrito la capacità, che gli era stata conferita dal Progetto originale di Francesco di Giorgio, di dare appoggio e riferimento agli innumerevoli e mirabili episodi architettonici e naturalistici che lo circondano: le Mura, i Bastioni, la Data, i Torricini, il Palazzo, la Cattedrale, le sequenze di tessuto urbano che risalgono verso la Piazza delle Erbe, la Porta di Valbona, la Fortezza dell'Albornoz, le Vigne e perfino il Pincio e l'enorme abside del Teatro Sanzio che erano entrati a far parte della scena alla fine dell'Ottocento e avrebbero potuto avere effetti disastrosi se il grande piano del Mercatale non li avesse generosamente mediati e accolti. Con l'obnubilazione del Mercatale il principio di integrazione si è dissolto e ciascuna delle forme architettoniche che ne era partecipe ha cominciato a esistere per se stessa e a diventare meno necessaria all'equilibrio di tutte le altre. Per questo forse, a un certo punto, non è stata più sentita l'urgenza di compiere le tappe successive dell'operazione che era stata progettata (la Data, la Stazione delle Autocorriere, i camminamenti verso l'Albornoz e verso i Cappuccini, ecc...) che infatti non sono state compiute malgrado esistessero progetti e risorse. E questo è stato un altro inquietante aspetto della grave perdita.

Il disastro di avere il Mercatale dalla mattina alla sera pieno per tre quarti di automobili in sosta e per l'altro quarto di autocorriere pubbliche e private col muso appoggiato alle Mura di Valbona, di vedere le pavimentazioni dissesstarsi sui sottofondi che cedevano e le griglie di ventilazione accartocciarsi e le chiazze di olio spargersi dappertutto e l'area che un tempo proprio in quel punto era molto trasparente diventare torbida per i fumi degli scappamenti, ....., tutto questo è stato un fastidio intollerabile per i cittadini e i viaggiatori più sensibili e una vera sofferenza per chi l'Autorimessa sotterranea, con ben altri scopi, l'aveva progettata. Il quale, infatti, fin dal giorno della comparsa dell'abominevole parcheggio, ha cominciato a far progetti per eliminarlo.

Non era possibile cambiare la struttura dell'Autorimessa sotterranea, che del resto funzionava egregiamente. Di conseguenza non si poteva pensare di contenere e nascondere i veicoli in sosta, per esempio circondandoli di alberi, perché non c'era abbastanza terra per farli crescere.

Era necessario quindi, prima di tutto, eliminare dal grande piano del Mercatale la sosta dei veicoli motorizzati, poi ridisegnare la sua configurazione introducendo con tutti i mezzi possibili la presenza di alberi e arbusti.

Per eliminare la sosta dei veicoli motorizzati bisognava fornirle altrove una alternativa efficiente. Varie ne sono state esaminate nel corso degli anni e, in occasione del nuovo Piano, è stata messa a punto quella del parcheggio della Stazione, che sembra

giusta per il fatto che la si può realizzare con poca spesa e, se c'è volontà politica, rapidamente. Si rimanda al Progetto che è stato redatto recentemente e che è allegato ai materiali del nuovo Piano per capire come funzioni nei dettagli, ma per le sue conseguenze sul problema che si sta discutendo si ricorda che sarà in grado di accogliere fin dalla prima fase, 340 posti auto e che il servizio di collegamento con il Mercatale potrà essere effettuato in un primo tempo dai minibus comunali in una decina di minuti attraverso la Strada della Stazione e, a opera completata (quando le attività previste nell'area Benelli saranno tutte insediate) da una funicolare a cremagliera che, con circa 800 metri di percorso in pendenza abbastanza lieve, raggiungerà il livello più alto dell'Autorimessa sotterranea del Mercatale entrando a fianco dell'ultimo arcone verso est della grande parete di sostegno.

I due progetti, della Stazione e del Mercatale, sono complementari. Però possono anche essere realizzati indipendentemente uno dall'altro se si affrontano in modo diverso i problemi che sarebbero subito risolti realizzandoli insieme. Per esempio, se si mette in funzione subito il parcheggio della Stazione, più facile diventa espellere i veicoli in sosta dal piano del Mercatale.

C'è da dire però che questa espulsione dovrebbe essere fatta in ogni caso, perché non è più possibile sopportare i gravissimi danni che produce; perciò il Progetto propone una nuova configurazione del piano del Mercatale, tenendo conto dei limiti che sono imposti all'uso della sua superficie dalla presenza delle strutture dell'Autorimessa pochi centimetri sotto la pavimentazione.

Proprio questi limiti hanno sollecitato una soluzione che si rifà ai modi in cui il piazzale veniva allestito, in epoca barocca, in occasione di celebrazioni, visite di illustri personaggi, eventi speciali. Infatti sono state progettate delle "macchine" che contengono terra di coltura dove sono cresciuti in permanenza alberi, arbusti e fiori. Le macchine sono semoventi - perché sono vasconi di lamiera montati su ruote - che possono essere portati in giro da un piccolo carrello trainante come quelli che si vedono nelle stazioni ferroviarie. Possono dunque assumere posizioni diverse e quindi, tutti insieme, generare le "figure" più appropriate agli eventi che accadono, o che si vogliono fare accadere.

Di queste "figure" nel Progetto ne sono state rappresentate quattro, corrispondenti a quattro diversi modi di raccogliersi e svolgere attività nel piazzale; ma ce ne possono essere molte di più se la vitalità potenziale - che già esiste - si sprigionerà dal luogo e secondo l'immaginazione di chi proporrà i cambiamenti di scena. I cambiamenti sono del resto resi più facili dalla presenza di un "reticolo" disegnato con cordoli di pietra appena affioranti dal suolo che sarà ricoperto di terra battuta - come la Place des Vosges o il Grand Palais a Parigi - dopo aver rimosso i cubi

di porfido per utilizzarli in modo più appropriato altrove. Il "reticolo" è stato disegnato prendendo partito dal grande quadrilatero delle griglie di ventilazione che, quando saranno stati rimossi i veicoli in sosta, diventerà molto visibile. Il "reticolo" incorpora dunque il quadrilatero e traccia un insieme di direttrici lungo le quali le "macchine" possono essere mosse per formare nuove figure. Inoltre segna i limiti al di là dei quali il sottosuolo è libero di strutture e dove quindi è possibile piantare alberi. Questo infatti avviene; in particolare in un ampio settore staccato dal "reticolo" lungo la Strada Statale e sui due bordi della strada che connette la Strada Statale appunto con la Porta Valbona e ora è un informe piazzale devastato dalle auto in sosta selvaggia.

Anche lo spazio sul quale si affaccia il Borgo verrà così liberato dalla congestione che ora lo degrada. Di nuovo potranno avere di nuovo sfogo le attività che ci sono sempre state per accogliere la gente che parte, arriva e si incontra, in un luogo tra i più memorabili di Urbino.

QUINTO PIANO - PIANO DI VIGILANZA

