

SEDUTA N. 34 DEL 13 LUGLIO 2001



## RESOCONTO INTEGRALE della seduta consiliare

DI VENERDI' 13 LUGLIO 2001

34.

PRESIEDE IL PRESIDENTE MARIA CLARA MUCI

### INDICE

Ordine dei lavori .....	p. 3	gramma lavori e piano maggiori oneri indotti .....	p. 28
Approvazione verbali precedenti sedute .....	p. 3	Affidamento all'AMI gestione parcheggio Borgo Mercatale .....	p. 29
Istituzione e gestione associata sistema permanente per la formazione e l'aggiornamento del personale degli enti locali della Provincia .....	p. 3	Piano attuativo di iniziativa pubblica Schieti "Zona C2" — Alienazione terreni edificabili .....	p. 40
Ratifica delibera G.M. n. 91 del 21.6.2001 con oggetto: "Variazione bilancio e PEG esercizio finanziario 2001" .....	p. 5	Piano particolareggiato di iniziativa pubblica in località Gadana "Zona C4" — Stipula accordo di concertazione con i proprietari delle aree .....	p. 42
Variazione di bilancio esercizio finanziario 2001 .....	p. 5	Modifica convenzione vendita terreno interno aree PIP .....	p. 43
Approvazione Piano Urbano del Traffico .....	p. 8	Adozione varianti parziali al P.R.G.: TAV. 201 III B5 — Casino Noci — zona B11. TAV. 19 bis CSp "Destinazione d'uso degli edifici"	
Piano di lottizzazione della zona residenziale di espansione "Zona E" di Canavaccio di Urbino — Opere di completamento — Approvazione progetto preliminare, programma lavori e piano maggiori oneri indotti .....	p. 27	Adozione variante parziale al P.P.A. TAV. 201 III B6 — TVS — zona C2 .....	p. 43
Progetto di ampliamento e sistemazione pavimentazione cimitero di Canavaccio — Approvazione progetto preliminare, pro-		Adozione Piano Attuativo di iniziativa privata zona C2 in località Cavallino .....	p. 44

---

---

SEDUTA N. 34 DEL 13 LUGLIO 2001

---

---

**La seduta inizia alle 17,30**

*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 ( <i>entra nel corso della seduta</i> )
BRAVI Adriana	presente
CECCARINI Lorenzo	presente
CIAMPI Lucia	presente
COLOCCI Francesco	presente
EDERA Guido	presente
FATTORI Gabriele	assente
FOSCHI Elisabetta	presente
GAMBINI Maurizio	assente ( <i>entra nel corso della seduta</i> )
MAROLDA Gerardo	assente
MECHELLI Lino	presente
MUCI Maria Clara — Presidente	presente
MUNARI Marco	assente ( <i>entra nel corso della seduta</i> )
PANDOLFI Claudia	presente
ROSSI Lorenzo	assente ( <i>entra nel corso della seduta</i> )
SERAFINI Alceo	presente
TORELLI Luigi	presente
VIOLINI OPERONI Leonardo	presente

*Accertato che sono presenti n. 15 consiglieri e che risulta pertanto assicurato il numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta e nomina scrutatori i consiglieri Bartolucci, Ciampi ed Edera.*

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

### **Ordine dei lavori**

PRESIDENTE. Prima di iniziare la seduta, vorrei comunicare il metodo con cui si svolgeranno queste due giornate tra oggi e domani.

Come avete visto c'è un ordine del giorno corposo, in quanto gli uffici hanno portato tutte le pratiche pronte da sottoporre all'attenzione del Consiglio comunale. Poiché alcuni consiglieri mi hanno comunicato che sarebbero stati assenti dopo il 15, si è ritenuto opportuno articolare il Consiglio comunale in due giornate, proprio perché oggi e domani ci sarebbe stato il maggior numero di consiglieri presenti. Però, per far sì che tutte le delibere vengano discusse ed eventualmente approvate invito tutti a stare nei tempi e invito anche il Sindaco e la Giunta a stare nell'arco dei dieci minuti, tranne per le relazioni più importanti, per le quali concediamo 15-20 minuti.

### **Approvazione verbali precedenti sedute**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 1: Approvazione verbali precedenti sedute.

Pongo in votazione le delibere dalla 37 alla 42.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

### **Istituzione e gestione associata sistema permanente per la formazione e l'aggiornamento del personale degli enti locali della Provincia**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 2: Istituzione e gestione associata sistema permanente per la formazione e l'aggiornamento del personale degli enti locali della Provincia.

Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Si tratta di una delibera semplicissima. Si tratta di una proposta che la Provincia ha avanzato ai vari Comuni per coordinare la formazione e l'aggiornamento del personale degli enti locali. Sarà necessario un accordo con le Comunità montane che per altri versi si sono occupate del problema della formazione del personale. Sono state fatte alcune iniziative, ad esempio quella fatta all'università fra l'ufficio formazione della Provincia e gli enti locali, conclusa dall'ex

ministro Maccanico. Credo che siano indicazioni interessanti.

Diversi Comuni hanno già approvato la convenzione che la Provincia ha inviato. Come al solito, quando i Comuni approvano le convenzioni è difficile cambiare il testo delle stesse, altrimenti bisogna ripartire da zero, però mi pare che non ci siano questioni da eccepire o rilevare. Nella riunione dei capigruppo si è detto che noi ci candidiamo a ospitare come città di Urbino una serie di corsi e di iniziative. Ho già parlato con il Presidente della Provincia: nella convenzione è previsto che è la Provincia nel suo complesso titolare di questa operazione, nei prossimi giorni scriverò al Presidente della Provincia dicendo che si ritiene che Urbino, anche per la presenza dell'università, debba essere la sede principale di tutta una serie di attività attorno alla formazione. Ci si può anche avvalere di Sociologia, come in parte è stato fatto. Se siete d'accordo, nei prossimi giorni unitamente all'approvazione della delibera faremo recapitare alla Provincia una lettera con la quale Urbino sottolinea il fatto che la città vuol essere tenuta in grande considerazione come sede fra le principali dello svolgimento dei corsi delle attività, anche in relazione al fatto che Urbino, formalmente, ha la sede fisica in via Sant'Andrea, che potrebbe essere il luogo deputato a svolgere questa attività, cosa che era stata fra l'altro detta, perché quando si aprì la sede in piazza Sant'Andrea si disse che fra le attività da poter svolgere prevalentemente a Urbino c'erano quelle culturali e ambientali, ma anche e soprattutto le questioni legate alla formazione. Quindi, se ritenete credo che sarebbe questo il passo da fare.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. So che nella riunione dei capigruppo si è chiesta la sede e anche la gestione. Nessuno nega la necessità di una formazione permanente, nessuno nega che è bene aggregarsi perché si possono costruire corsi di aggiornamento più qualificanti, ma io chiedo soltanto alcune indicazioni, cioè che non sia una sovrastruttura che diventa tutta teorica ma che non organizza niente; che i corsi siano qualificanti e che l'Amministrazione ab-

bia una certa autonomia nel partecipare. Non tutti i Comuni hanno le stesse necessità, per cui da parte dell'Amministrazione ci deve essere una certa indipendenza a partecipare a corsi che interessano. Inoltre, non mi va questa quota fissa dello 0,3 uguale per tutti. Ne parleremo ancora relativamente agli ambiti. Non riesco a capire: quando organizzano da Pesaro — e hanno 100.000 abitanti — stabiliscono le quote fisse uguali per tutti, perché le necessità di Amministrazioni quali Pesaro e Fano saranno maggiori a quelle di Urbino; quando però Urbino si trova a contrattare con i paesi più piccoli è uguale agli altri. Questo non è provincialismo ma una necessità, quindi quando vengono stabilite delle norme devono essere sempre uguali. Questa volta ci sta bene lo 0,3 uguale per tutti? Benissimo, teniamone conto e in futuro, quando andremo a contrattare con Pesaro e Fano non facciamo questione di numero di abitanti e di estensione di superficie, ma divideremo una quota fissa uguale per tutti.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Serafini.

ALCEO SERAFINI. Questa deliberazione trova un'adesione da parte mia, soprattutto sotto il profilo della razionalizzazione del problema formativo, perché è un problema che è stato evidenziato addirittura in sede contrattuale, quindi è una battaglia che anche le organizzazioni sindacali hanno cercato di portare avanti in maniera organica, per cui addirittura, nel contratto di lavoro degli enti locali è previsto lo stanziamento a bilancio dell'1% della spesa relativa al personale. In questo caso, volendo anche rispondere alle perplessità relativamente alla spesa, lo 0,3% andrebbe comunque in proporzione allo stanziamento effettuato in bilancio, nel senso che è un riferimento che varia da comune a comune, perché ci sarà chi avrà uno stanziamento limitato perché ha 20 persone, chi ne avrà 220 come il nostro e chi ne avrà 600. Quindi sarà in proporzione. Questo è quindi un dubbio fugato, secondo me. Invece starei molto più attento su un'altra situazione, quella della disposizione relativa alle materie oggetto di formazione. Qui mi riaggancio a lei quando dice che non tutti i Comuni hanno una stessa problematica. Anche se in generale la

SEDUTA N. 34 DEL 13 LUGLIO 2001

problematica è la stessa perché gli enti locali sono questi, però comuni di piccole dimensioni potrebbero avere una necessità differente dagli altri. Nel comitato organizzativo c'è comunque una rappresentanza che può andare da 89 a 12 componenti, quindi spero che in quella sede ognuno cerchi di evidenziare le specificità di ogni singolo ente, altrimenti mi immagino anche il Comune di Peglio in confronto a Pesaro: non avrà certamente la stessa problematica, perché non hanno le circoscrizioni, perché tutta una serie di attività sportive non le hanno, quindi è bene che in questo comitato i nostri rappresentanti possano delineare quelli che sono i nuclei di intervento sulla formazione.

Tranne queste due piccole osservazioni condivido la perplessità o comunque l'invito del Sindaco di far sì che Urbino sia una sede idonea allo svolgimento di questi corsi, se non di tutti almeno di una quota consistente, perché ha sia la struttura che la possibilità di creare una didattica legata agli istituti universitari e non.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Mechelli.

LINO MECHELLI. Condivido l'iniziativa del Sindaco di candidare la città di Urbino quale sede, in parte, dei corsi di aggiornamento dei dipendenti degli enti locali. Mi ricollego anche a quanto detto dal consigliere Serafini circa la necessità di tenere d'occhio l'evoluzione di questo provvedimento, in quanto Urbino, per la sua caratteristica è giusto che sia presente sia nel comitato di coordinamento che nel comitato tecnico scientifico per dare indicazioni. Quindi, voto favorevole con queste ulteriori raccomandazioni.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Sono d'accordo con tutte le osservazioni fatte, quindi propongo di approvare il punto, con tutte le indicazioni date.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il punto 2 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

**Ratifica delibera G.M. n. 91 del 21.6.2001  
con oggetto: "Variazione bilancio e  
PEG esercizio finanziario 2001"**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 3: Ratifica delibera G.M. n. 91 del 21.6.2001 con oggetto: "Variazione bilancio e PEG esercizio finanziario 2001".

Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. La Giunta ha approvato d'urgenza questa variazione di bilancio di piccola entità, che sostanzialmente ricepisce un contributo da parte della Regione Marche in riferimento alla legge 431. Poi c'è un piccolo contributo di 5 milioni dalla Provincia per gestione palestre, piscine e cose simili.

I 73 milioni di maggiore introito vengono assegnati alla corrispondente azione in uscita e i 5 milioni di contributo della Regione vengono assegnati alla gestione della piscina comunale.

Ci sono poi piccoli spostamenti per un contratto di manutenzione servoscala alla scuola Pascoli che vengono tolti da un fondo a calcolo sempre della stessa scuola e 5 milioni di spese per la mensa che vengono tolte da forniture di prodotti sempre alla mensa. C'è quindi uno spostamento di 7 milioni che fa portare la previsione di costo per il vestiario dei vigili del fuoco da 10 a 17 milioni per l'anno 2001.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi, pongo in votazione il punto 3 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva con 13 voti favorevoli  
e 2 astenuti (Foschi e Ciampi)*

*(Entrano i consiglieri Bastianelli e Munari:  
presenti n. 17)*

**Variazione di bilancio esercizio finanziario  
2001**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 4: Variazione di bilancio esercizio finanziario 2001.

Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Questa seconda variazione non è stata adottata dalla Giunta, quindi viene proposta in quanto approvazione, non ratifica da parte del Consiglio.

In realtà, in allegato i consiglieri hanno la variazione al PEG, per cui si vede a quali azioni corrispondono dettagliatamente le variazioni del bilancio.

Sul lato delle entrate c'è un minor contributo per attività culturali da parte della Regione Marche di 18 milioni, un maggior contributo legge 75 per attività culturali dalla Provincia e l'inserimento di 55 milioni di introiti che provengono dagli accordi di concertazione per la redazione dei piani attuativi. I 55 milioni sono assegnati di pari importo anche alla spesa per la stessa azione. La differenza di 13 milioni di maggiori e corrispondentemente minori contributi alla cultura finisce alle attività culturali.

Le altre variazioni sull'uscita sono le seguenti: 14 milioni per stabilizzare LSU agli uffici urbanistici. Questo fondo viene preso dagli oneri per il personale ufficio urbanistica. Vengono assegnati per le manifestazioni culturali 40 milioni per l'esposizione delle due opere di Piero della Francesca e di Raffaello. In totale ci sono 40+13 milioni, ciò che porta lo stanziamento alle attività culturali da 300 a 353 milioni.

A pacchetti le azioni successive si compensano, cioè 17,4+6,4 che erano previsti come personale provvisorio all'ufficio turismo, vengono assegnati ad un'altra nuova azione sempre di fornitura tramite un'agenzia di personale sempre all'ufficio turistico.

Questi incarichi professionali al turismo per 35 milioni finiscono in contributi. In realtà l'assessore Spalacci mi ha chiesto di non dare io spiegazioni sulla motivazione, perché voleva lui spiegare questa cosa, comunque sono le medesime azioni che anziché essere fatte con incarichi professionali sono fatte con contributi ad associazioni che realizzano l'intervento.

Altri 14 milioni sono in sostituzione della mostra di stampa d'arte, sempre all'ufficio turistico.

I fondi a calcolo vengono utilizzati per materiale di promozione da banco, poi ci sono piccoli importi che non sto a dettagliare all'ufficio tributi, piccole spese che vengono sposta-

te di capitolo. Infine, i 40 milioni che sono stati assegnati per il dittico di Piero della Francesca e La Fornarina provengono da risparmi sugli interessi passivi dei mutui di pari importo che si sono ottenuti quest'anno per effetto dell'andamento positivo del patto di stabilità per il Comune di Urbino. Questi 40 milioni sono un ulteriore risparmio rispetto a quanto già avevamo inserito a bilancio in sede di approvazione.

Vedete il parere conforme dei revisori dei conti. Non c'è altro.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. Vorrei approfittare di questo punto all'ordine del giorno, per avere informazioni relative all'inserimento di due unità LSU, per conoscere se si sono inserite più o meno bene, se sono effettivamente utili, non solo socialmente, al Comune, e le prospettive, visto che si parla di stabilizzazione.

Relativamente alla voce successiva, "Reimpiego proventi accordi di concertazione" che sono i contributi da privati che troviamo anche nelle entrate, visto che vengono impiegati per incarichi professionali vorrei capire se si sa già che tipo di incarichi o se andranno solo ad assommarsi alla quota già stanziata. Se l'ufficio urbanistica ritiene di metterli in quella voce lì, forse avrà anche indicato che tipo di incarichi intende dare.

Relativamente alla voce "spese per manifestazioni culturali" vorrei fare un complimento all'Amministrazione, perché ho avuto modo di vedere la mostra realizzata al Palazzo Ducale e penso che questa forma di collaborazione, non solo con la sovrintendenza, ma anche con la Fondazione Cassa di Risparmio e privati sia molto positiva. Vorrei anche ringraziare il Sindaco, perché voci mi dicono che è stato positivamente attivo nella ricerca delle sponsorizzazioni. Quindi è un ringraziamento che porto a nome dell'opposizione.

Non mi è invece chiara la questione del personale provvisorio dell'ufficio turismo. Non si è utilizzato personale provvisorio ma si sono dati contributi alle agenzie? Non è molto chiaro. Come si scelgono queste agenzie, come vengono dati questi contributi e per fare cosa?

Vorrei inoltre delucidazioni relativamente a “Le vie del Gotico” e “Le terre del Duca”. Nella Conferenza dei capigruppo Stefanini aveva già detto che è domanda da rivolgere a Spalacci, ma forse il Sindaco sa che cosa sono questi due progetti, perché non ricordo di aver letto nel bilancio di previsione “Le vie del Gotico” fra le iniziative del turismo.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Ciampi.

LUCIA CIAMPI. Alla pagina successiva, “acquisto beni strumentali per le scuole”. Ho qui un elenco di materiali chiesti e non dati dalle scuole materne ed elementari. Mi spiega perché sono stati disposti 2 milioni e ne viene dato uno in meno per i due tipi di scuola, quando le richieste sono molto più elevate? Tanto è vero che quando si parlerà dell’impiego dell’avanzo di amministrazione chiederò l’impiego di una cifra per le necessità di queste scuole. Invece qui mi ritrovo una cifra irrisoria che viene poi anche dimezzata.

PRESIDENTE. Ha la parola l’assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Per quanto riguarda la stabilizzazione delle LSU risponderà il Sindaco. Circa gli incarichi professionali connessi con gli accordi di concertazione, risponderà l’assessore Guidi.

Per quanto riguarda l’affidamento fornitura personale ufficio turismo, anziché assumere personale provvisorio non qualificato dall’ex ufficio del lavoro, ci si è rivolti ad una agenzia di lavoro interinale. Sono agenzie che fanno ricerche di personale di tipo più mirato e più puntuale.

Per quanto riguarda le altre cose, so a grandi linee di che cosa si tratta, però anche su richiesta dell’assessore Spalacci che si scusa per il suo ritardato arrivo, sarà lui a rispondere.

Per quanto riguarda un milione più un milione spostati dai fondi a calcolo dell’ufficio economale per materiali delle scuole materne statali ed elementari, non sono questi tutti i contributi che vengono assegnati alle scuole. Evidentemente, il programma di assegnazione

di materiali di consumo di piccola entità non riguarda questo capitolo. Avrei bisogno di vedere il dettaglio delle richieste che lei fa, perché se le richieste arrivano a lei e non agli uffici, questi ultimi non sanno cosa rispondere.

Queste variazioni di bilancio sono comunque spostamenti per piccole spese, richieste direttamente dagli uffici. Questi sono beni strumentali, non minuterie di consumo. Avrei però bisogno di una cosa più puntuale, per rispondere.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Sulla questione della stabilizzazione degli LSU, ci sono state polemiche in questi giorni in altre parti — Comunità montane, Asl ecc. — ma io credo che sia una cosa positiva. Noi abbiamo fatto un’azione limitata, non di quella portata. Ci sono due LSU per la situazione dei quali abbiamo ritenuto di dover trovare un sistema per la stabilizzazione. Oltretutto erano due LSU che lavoravano fuori provincia. Penso sia una cosa positiva. Mi risulta che un LSU sta lavorando all’ufficio urbanistica e non ci sono problemi a livello impiegatizio e si sta andando avanti agevolmente. L’altro LSU è impegnato all’ufficio tecnico, è una geologa, ci sono stati problemi di inserimento per ritagliare un ruolo il più adeguato possibile, però mi si dice in questa fase che si sta recuperando qualche difficoltà, si sta lavorando abbastanza bene, quindi credo che sia comunque una situazione positiva.

Ringrazio dei complimenti. Non è tanto merito mio, credo che sia una bellissima manifestazione. I consiglieri che non sono andati a vedere La Fornarina e il dittico credo che dovrebbero andarci perché è una manifestazione straordinaria per la città, alla cui realizzazione hanno contribuito vari enti, varie istituzioni, la Soprintendenza, la Fondazione della Cassa di risparmio che ha avuto un ruolo estremamente importante.

Per quanto riguarda “Le vie del Gotico”, “un’iniziativa che guarda agli aspetti culturali, però ha un aggancio con gli itinerari turistici. E’ partita dalle mostre che sono state fatte prima in Urbino e poi a San Severino sul gotico. Dentro l’iniziativa vi sono Fermo, Loreto, San Severino

e Fabriano. E' stato chiesto anche ad Urbino di partecipare a questa iniziativa che costruisce un itinerario, oltre che culturale anche turistico e c'è stato il favore da parte di questa Amministrazione comunale, l'ufficio ha seguito l'iniziativa, c'è un nostro impegno finanziario, credo ci sia un contributo anche da parte della Provincia, siamo riusciti a ottenere un piccolo contributo da parte della Provincia di Pesaro e Urbino che sarà messo a disposizione. E' una cosa interessante, perché su una iniziativa culturale si costruisce una rete, un itinerario turistico che può essere positivo.

Altrettanto per quanto riguarda "Le terre del Duca", un'iniziativa che il Consiglio conosce, partita qualche anno fa, comprende le città di Gubbio, Senigallia, Pesaro, Novafeltria, Urbino. E' stato realizzato un accordo di programma. L'iniziativa poggia su aspetti culturali, storici e di valenza turistica in comune fra le realtà che ho detto. Ci sono molte cose estremamente importanti. E' ripartita l'iniziativa e si sono messi a disposizione dei fondi, è già stato realizzato un primo depliant, si stanno producendo ulteriori iniziative. Avendo riflettuto un po' e avendo messo in fila le iniziative da fare, mi pare che anche questa sia una opportunità che può andare avanti agevolmente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il punto 4 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva con 14 voti favorevoli e 3 astenuti (Foschi, Ciampi e Bastianelli)*

*(Entrano i consiglieri Rossi e Gambini: presenti n. 19)*

### **Approvazione Piano Urbano del Traffico**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 5: Approvazione Piano Urbano del Traffico.

Ha la parola l'assessore Ubaldi.

GIORGIO UBALDI. Intendiamo portare alla discussione e alla eventuale adozione definitiva il piano generale urbano del traffico, che

è sicuramente uno degli elementi indicativi per la gestione della sosta, della viabilità, della vivibilità della nostra città e del centro storico in primo luogo.

Abbiamo presentato a suo tempo questo PUT, abbiamo avuto una serie di osservazioni, abbiamo fatto molte discussioni con le associazioni di categoria, due volte ne abbiamo discusso nella Commissione lavori pubblici e oggi arriviamo a questa proposta definitiva che tiene conto soprattutto delle osservazioni che sono state fatte.

Le osservazioni sono giunte soprattutto da parte della Confesercenti, del Coordinamento dei tecnici urbinati, della Confcommercio, del Partito popolare, dell'ufficio urbanistica che ha fatto osservazioni in merito alla stesura del piano.

Da queste osservazioni che quasi totalmente sono state accolte dall'ufficio, abbiamo tratto delle proposte che abbiamo elaborato rispetto ai dati sottoposti dal piano che è stato redatto dalla "OD" di Perugia.

Quando parliamo di sosta e di viabilità, molto spesso parliamo del centro storico che è il cardine di una città. E' bene anche pensare che non c'è solo il centro storico ma c'è anche una espansione, quindi c'è interesse a realizzare strutture, soprattutto pedonali, che tengano a base le prescrizioni che fa il piano generale del traffico il quale viene redatto come prevede l'art. 36 del codice della strada il quale prescrive, per città sopra i 30.000 abitanti e di alto interesse turistico — quindi una città come la nostra, "patrimonio dell'umanità", che ha aderito ad Agenda 21, che è stata sede della firma della Carta della Terra — determinati obblighi. Le indicazioni che muovono il piano generale del traffico ci interessano in toto, quindi credo che questo piano possa tranquillamente essere svolto nella nostra città, anzi debba essere grande momento di discussione, come è stato, ma soprattutto di realizzazione di quello che intendiamo fare. Quindi, miglioramento della circolazione, riduzione dell'inquinamento atmosferico e risparmio energetico. Sono tutti valori compresi in quelle tematiche di cui abbiamo spesso discusso in Consiglio, in occasione anche di Agenda 21 e dell'adesione alla Carta della Terra.

Il piano generale del traffico urbano prevede un piano di riorganizzazione della sosta. Avete visto che vi sono delle tavole che riportano il piano urbano dei parcheggi, la riorganizzazione della circolazione, il piano di miglioramento del carico e scarico delle merci, comunque della gestione delle merci e soprattutto la necessità di rivedere il camminamento e un'attenzione particolare ai pedoni.

Siamo partiti da queste considerazioni. Non parlo di nuovo di tutta la relazione del piano urbano del traffico, salvo dare chiarimenti, comunque quasi tutte le osservazioni riguardano la gestione del centro storico, che oltre a essere un cardine di importanza del patrimonio, è anche un cardine economico interessante. Dagli incontri avuti, dalle osservazioni fatte abbiamo indicato un punto principale: che le mura urbane del centro storico rimangano zona a traffico limitato. Abbiamo riconfermato la proposta andata in vigore nel 1992 e tutte le osservazioni che sono arrivate testimoniano l'utilità di riconfermare la zona a traffico limitato, ridefinendola con le mura urbane, quindi individuando gli accessi e riorganizzando la sosta e la viabilità nel centro storico.

La gestione vera e propria della ZTL è un piano particolareggiato di competenza quindi della Giunta, mentre il piano generale del traffico è di competenza del Consiglio comunale. Mi sembrava importante, in questa occasione, far capire quali sono le scelte, per lo meno gli indirizzi che noi diamo al piano particolareggiato del centro storico, tenendo conto di una attenzione globale della città. Noi abbiamo individuato nuovi parcheggi, nuove aree fuori della città. Riteniamo che anche il traffico che si veicola soprattutto sull'ospedale, debba essere in qualche maniera gestito, anche per il traffico che viene da fuori bisognerebbe realizzare degli interscambi, in maniera tale che il centro storico sia il meno possibile soffocato. Abbiamo individuato la necessità di realizzare un parcheggio multipiano nella zona di Santa Lucia. Questo non va a discapito dell'eventuale possibilità di realizzare strutture con salita mobile sia al Consorzio agrario sia alla Fornace Volponi.

Uno dei primi dati che balzava all'occhio riguardava soprattutto la sosta non

regolamentata in città: 2444 stalli, di cui 900 non regolamentati. Pur non causando intralcio al traffico e non creando problemi alla sicurezza, non erano regolamentati né da segnaletica orizzontale né da segnaletica verticale. Lo stallino non è il posto di parcheggio, è come si parcheggia la macchina. Non sono le macchine che si parcheggiano in città, sono i modi in cui, nell'area presa in visione dalla OD, si parcheggia la macchina.

Credo che una delle cose primaria sia realizzare situazioni per cui il modo di parcheggiare venga regolamentato e circoscrivere e individuare delle aree che possano permettere questo. Questo abbiamo fatto, partendo da una serie di considerazioni.

Tutto questo parte da come realizzare una situazione all'interno del centro storico, perché vista la presenza di Comune, ufficio del registro, tribunale e quant'altro, tutto questo calamita il traffico veicolare e indirizza tale traffico. Chi lavora, chi studia, chi viene a visitare la città: è un'area sottoposta a una pressione intensa.

Abbiamo individuato una serie di tipologie di persone legate al centro storico per le ragioni che dicevo prima. Abbiamo individuato i residenti, i lavoratori dei vari uffici e negozi del centro storico, gli studenti e coloro che usufruiscono di questi servizi e di questi uffici.

Per rispondere a queste tipologie di persone che usufruiscono della nostra città, del nostro centro storico soprattutto abbiamo pensato a creare situazioni diverse. Le osservazioni fatte dalla Confcommercio, dal Coordinamento dei tecnici urbinati e dalla Confesercenti mettevano in rilievo la paura che venga museificato il centro storico. Visto che il centro storico è il motore, il centro della nostra economia, va regolamentato l'accesso, proprio perché un centro storico patrimonio dell'umanità, un centro storico di una città che ha fatto delle scelte ben precise credo che debba in qualche maniera essere tutelato. Questo non vuol dire serrare le porte, ma significa realizzare delle situazioni per cui quello che è un centro storico abbia una vivibilità compatibile con le aspettative e verificata nei fatti, in maniera tale che chi

usufruisce della città abbia la possibilità di fare questo.

Mi scuso se la cartina non si vede molto bene. Abbiamo realizzato delle situazioni all'interno del centro storico. Questo non fa parte prettamente del piano generale del traffico urbano, ma è un piano particolareggiato, ma senza far vedere le linee direttive di questo non si può capire quello che è stato creato attorno al centro storico, quali sono le direttive che ci hanno mosso per realizzare strutture di sosta che sono al di fuori della città, tenuto conto di questi concetti, di queste tipologie d'intervento.

Abbiamo realizzato delle aree privilegiate in cui è escluso qualsiasi tipo di sosta. Soprattutto per la tutela del pedone e per la vivibilità del centro storico — questo ha riverbero nell'attività commerciale — abbiamo realizzato delle zone dove non parcheggiano né autorizzati, né residenti. Le abbiamo chiamate "aree privilegiate" e sono quelle in viola: la parte alta di Santa Lucia, scendendo la parte sinistra di via Raffaello, Piazza delle Erbe, San Francesco, la parte alta di via Mazzini, dal n. 26 fino all'erboristeria, la parte alta di via Pozzo Nuovo-Lavaggine, tutta l'area Duca Federico davanti al Duomo, la parte antistante Palazzo Ducale, la parte bassa di piazza Rinascimento e tutta via Saffi. Su quest'area, tolti i carico e scarico delle merci, non si può sostare e non esistono autorizzazioni. E' venuto fuori che il problema grosso era quello di fare delle cose chiare, in maniera tale che tutti i cittadini potessero rispettarle e chi è incaricato del controllo sappia chiaramente come intervenire. Credo che questo sia un primo passo in questa direzione. Su via Saffi, con l'apertura di economia e commercio si incentra buona parte della vita universitaria, per cui abbiamo pensato di liberarla dalla sosta. Area privilegiata non vuol dire che non si può passare; l'unica area pedonale che intendiamo realizzare nel centro storico, dietro le osservazioni fatte dalle associazioni e dai partiti — in una prima proposta c'erano via Veneto e via dello Spineto, ma abbiamo pensato che via dello Spineto non risultasse così importante vietarla al passaggio delle macchine — è quella di via Veneto, la parte San Filippo-piazzale Farina. Questa diventa un'area

pedonale. Qui ogni giorno passano moltissime persone, abbiamo visto macchine che passano e che creano problemi soprattutto al passaggio pedonale. Riteniamo che questa sia una strada che vada completamente chiusa al traffico, salvo casi eccezionali come ambulanze o altro, ma è talmente breve il passaggio, che anche in questo caso riteniamo sia formalmente da ostruire con situazioni permanenti. Abbiamo cercato di privilegiare l'area sulla piazza centrale e questa parte del monte con la risalita molto spesso difficile, con il parcheggio su ambo i lati e Santa Lucia che con il passaggio dei mezzi urbani e la presenza delle 11 macchine sulla sinistra scendendo, crea impedimento.

Un'altra impostazione è quella dei residenti del centro storico. Avete visto dai dati che i residenti del centro storico si alternano: ci sono aree dove i residenti tornano soprattutto la sera, anche fuori del centro storico, c'è una forte rotazione per quanto riguarda i parcheggi dei residenti, soprattutto a Mercatale e nella zona di Santa Lucia. All'interno del centro storico abbiamo inteso realizzare delle zone solo per residenti. Sono quelle in giallo, Giro del Cassero, piana Santa Lucia, Sant'Andrea, via del Fiancale, via Budassi, parte di via Gherardi, piazza Pascoli, la parte in fondo di corso Garibaldi, via Matteotti, la parte sulle mura e via delle Campane dove abbiamo individuato queste aree di sosta per residenti. Su queste aree possono parcheggiare soltanto i residenti. Anche questa è un'attenzione verso chi vive all'interno del centro storico.

Un'altra grossa richiesta riguarda l'attività commerciale all'interno del nostro centro storico. Nella proposta iniziale che abbiamo fatto si proponeva di tutelare al massimo il centro storico con un divieto al carico e scarico alle 7 del mattino. Su questo, tenendo conto delle osservazioni fatte soprattutto dalle associazioni di categoria e da qualche partito, abbiamo prolungato il tempo per il carico e scarico delle merci fino alle 10 del mattino. Si può venire in centro storico a caricare e scaricare fino alle 10 del mattino.

Soprattutto dalle associazioni di categoria abbiamo avuto molte osservazioni sul fatto che un negoziante del centro storico che deve scaricare merce, ha difficoltà a trovare il posto

macchina all'esterno del centro storico. Abbiamo pensato di individuare, con una tariffa di 30.000 lire, delle aree riservate ai commercianti. Abbiamo individuato tre fasce di carico e scarico nell'arco della giornata: fino alle 10 del mattino, dalle 14,30 alle 16,30, dalle 19 alle 20. In queste fasce orarie si può effettuare il carico e scarico, lo stesso commerciante può in queste fasce, per mezz'ora, caricare e scaricare, dopodiché prende la macchina e va in queste aree (4-5 posti al Monte, lo stesso a Santa Lucia, quindici posti alle Mura, trenta posti a Borgo Mercatale, nel parcheggio sotterraneo e 3-4 posti in via delle Campane). Questo per dare ai commercianti questo servizio in più, ovviamente a pagamento.

Qualcuno ha evidenziato una eventuale preferenza a una categoria rispetto a un'altra. Così non è. Noi abbiamo realizzato altri parcheggi di interscambio gratuiti per chi deve usufruire del centro storico. Qui non favoriamo una categoria rispetto a un'altra, ma dai dati che abbiamo riscontrato che chi fa attività nel centro storico per mille motivi crea problemi (siamo arrivati a 580-600 macchine nel centro storico), e una delle componenti che crea soste e traffico è quella dei commercianti. Queste sono le tre fasce orarie durante la giornata, poi ci sono altre indicazioni: chi vuol portare la spesa a casa e ha la necessità di fare comunque il discorso del domicilio, quindi ci sono quattro licenze che hanno chiesto una fascia ulteriore, dalle 13 alle 13,30 per portare la spesa a casa degli anziani, ma questo è il dettaglio.

Per quanto riguarda gli impiegati, comunque chi va a lavorare nel centro storico — è una componente che si ferma soprattutto in viale Buozzi, in via dei Morti e altre aree che vedete dal diagramma — abbiamo creato una struttura di interscambio al Consorzio agrario, quindi chi lavora nel centro storico ha la possibilità di parcheggiare la macchina e risalire al centro storico con un bus-navetta gratuito. Questa è un'altra considerazione rispetto a chi usufruisce del centro storico.

L'altra forte componente che arriva in città e che ha necessità di risalita nel centro storico sono i pendolari che costituiscono la gran parte degli studenti che vengono nella nostra città. Per questi abbiamo pensato, in

attesa di parcheggi e strutture a Santa Lucia, di ospitare questa richiesta in via della Stazione, dove abbiamo individuato un parcheggio per 500 posti auto con una risalita gratuita con bus-navetta. Anche questa credo che sia una cosa positiva, nel senso che mettiamo a disposizione una risalita per coloro che devono arrivare in centro e hanno necessità di una lunga permanenza nel centro storico, quindi il servizio bus-navetta verrà potenziato e da settembre ve ne saranno due, uno per tutto il giorno fino alle 18 che verrà raddoppiato il mattino, nelle ore di punta, dalle 9 alle 11 per diminuire ancora di più i tempi di 20 minuti di risalita rispetto a via della Stazione. Questa è un'altra soluzione che va verso la facilitazione del ritorno in centro storico, per poter sgomberare il centro storico stesso dalle auto.

Un'altra parte di soluzione riguarda gli autorizzati, in questo caso per enti o altro. Abbiamo individuato delle aree e abbiamo realizzato dei parcheggi nella parte alta, 15 posti a piazza Rinascimento, 6 posti sempre in piazza Rinascimento, 23 posti in piazza Gherardi, metà per residenti e metà per enti e 14 posti in via Beato Mainardo, per enti. La stessa cosa continuiamo a fare all'entrata di Porta Nuova prima del vecchio mulino che sono per autorizzati.

Davanti alla Posta pensiamo a 3 posti per carico e scarico. Tutta la parte che rimane in bianco, soprattutto la parte bassa di via Battisti e la parte bassa di via Mazzini, possono essere utilizzate e si può parcheggiare.

Il nostro intendimento è che con il parcheggio di Santa Lucia si possa arrivare a una graduale uscita delle macchine dal centro storico, per arrivare al minimo sopportabile all'interno dello stesso centro storico. Questo testimonia l'accresciuta convinzione, soprattutto nelle varie categorie, nelle varie persone che lavorano, abitano o gravitano nel centro storico, che il centro storico debba avere il minor numero possibile di macchine. Questa è una cosa positiva, perché fino a poco tempo fa non era così scontata questa intenzione, specialmente da varie categorie. Credo invece che una delle prime richieste fatte in questi incontri sia quella di liberare il più possibile il centro storico.

Naturalmente questo prevede una situazione diversa, una diversa viabilità, un diverso piano delle soste. Abbiamo realizzato strutture di sosta attorno alla città, pensando che con Santa Lucia si possa rispondere alle esigenze di liberare il più possibile il traffico dal centro storico, tenendo conto che una certa necessità del centro storico c'è senz'altro.

La cosa che va rimarcata è che dalle 10 alle 14,30 il centro storico potrà essere attraversato solo e soltanto da chi è autorizzato, dai residenti, dagli artigiani (c'è un permesso per gli artigiani dalle 7 alle 18, con possibilità di due ore di sosta all'interno del centro storico: per lavori più lunghi si devono rivolgere ai vigili urbani). Naturalmente questo non vale per le imprese edili che possono stare per tutta la giornata.

La cosa che abbiamo pensato di fare, è l'accesso pomeridiano al centro storico. Dalle 10 alle 14,30 non ci sono più permessi temporanei, salvo chi avrà necessità di visitare madre e padre, chi ha anziani nel centro storico che ha bisogno di cure (anche adesso ci sono una ventina di permessi), chi deve andare in farmacia e ha la ricetta medica ecc. Questi vengono tollerati. Penso ad esempio agli agenti di commercio ecc. Sono cose che poi gestirà il comando dei vigili. La cosa che vogliamo introdurre è l'accesso pomeridiano al centro storico; accesso non libero ma per chi deve realizzare acquisti di cose voluminose, deve fare traslochi veloci, oppure situazioni che comportano l'ingresso in centro storico e con ordinanza verranno ben specificate le situazioni. Individueremo nell'unico ingresso possibile, Santa Lucia, un accesso a pagamento (£. 1.500, per adesso), regolamentato dall'ausiliare del traffico che sta in cima a Santa Lucia, prevedendo la sosta di posti solo per Lavaggine o per Valbona. Se io ho necessità di entrare in centro storico rispettando l'ordinanza del Sindaco per caricare una merce, posso entrare, do la targa della mia macchina, ho mezz'ora di tempo e l'ausiliare del traffico mi dice dove devo andare a parcheggiare. Se vado a Valbona il computer indica che Valbona ha 30 posti disponibili, 20 ne ha Lavaggine e questi 50 posti vanno attribuiti a chi entra dalle 14,30 alle 18. Questo per regolamentare l'accesso al centro storico. E' un

passaggio importante che trova l'accordo di tutte le associazioni di categoria. E' un primo passaggio per l'utilizzo regolamentato del centro storico, per dare respiro. E' un'altra innovazione che portiamo avanti per quanto riguarda la gestione del centro storico.

Il discorso che si offre è quello della sosta. In questa maniera abbiamo regolamentato 380 posti all'interno del centro storico nelle aree che abbiamo assegnato con i colori, più le due aree che lasciamo per il parcheggio soprattutto pomeridiano o mattutino per coloro che hanno necessità di entrare. Rispetto ai 587 di adesso sono sicuramente inferiori. Ripeto, c'è soprattutto la scelta di fare dalle 10 alle 14,30 un'isola dove possono entrare solo gli autorizzati che dicevo prima e questi del pomeriggio.

Intendiamo realizzare 120 posti auto a disco orario per venire incontro alle esigenze di chi deve usufruire del centro storico e ha bisogno di andare in banca, in Comune ecc., realizzando aree di sosta a Porta Nuova, a Porta Lavaggine e 54 posti a Borgo Mercatale, per un totale di 125 posti a disco orario. La restante parte sono parcheggi liberi e anche qui ci sono 2.400 modi di parcheggiare in città, non necessariamente 2.400 auto. Abbiamo regolamentato 2.500 posti attorno alla città e all'interno della città, 380 nel centro storico. Andiamo a individuare 400 posti in via Buozzi, Rosselli, del Popolo che ritrovate alla tavola P dei parcheggi. Poi ci sono aree libere (il Monte, don Minzoni, Romoletto, Lavaggine, via dei Morti) e tutta una serie di altre cose, per arrivare a circa 1.700 posti liberi attorno alla città (parlo del Consorzio agrario). Qui abbiamo messo anche i 60-70 posti dell'area De Angelis. Si arriva a 1.650 posti liberi attorno alla città: 500 via della Stazione, 350 al Consorzio, 150 a Lavaggine-via dei Morti, 150 a Monte, don Minzoni e Romoletto, 400 Borgo Rosselli e via del Popolo, 80 a Mercatale, 20 viale Di Vittorio, 25 via Virgili. Più 120 posti a disco orario, più i 465 posti che sono a pagamento tra Mercatale e le due piccole aree di sosta. Arriviamo a circa 2.200 posti macchina, più i 380 posti del centro storico, quindi arriviamo a 2.600 posti circa regolamentati all'interno e attorno alla città, che è una delle indicazioni che venivano fuori e che sono state evidenziate soprattutto dal

Partito popolare. Questo comporterà degli interventi sulla viabilità e i due interventi più grossi sulla viabilità riguardano le rotatorie poste alla Croce. Vedete che nella relazione è rimasta la vecchia proposta fatta l'altra volta che è stata modificata. Stiamo aspettando la risposta definitiva dalla Provincia, e anche questa mattina abbiamo appurato che si sta lavorando per creare una rotatoria a raso alla Croce, che permette l'entrata e l'uscita dall'area del consorzio che qui veniva individuata in tunnel, con nuove simulazioni, nuovi interventi. Si creano due rotatorie nell'area del Consorzio, non più una, quella vera e propria della Croce dei Missionari e quella dell'innesto per viale Di Vittorio. La Provincia si fa carico di questo intervento ed entro settembre presenterà il piano esecutivo, mentre entro la primavera-estate del 2002 realizzerà la rotatoria.

Abbiamo appaltato in questi giorni le due rotatorie che avevamo presentato in una precedente discussione, in prossimità dell'ospedale, che riguardano altri punti nevralgici della circolazione, soprattutto per la parte nuova. Sono quella davanti al Canasta e quella davanti l'Hotel Montefeltro.

Abbiamo altresì, dietro osservazioni presentate dal Coordinamento dei tecnici, individuato e realizzato degli innesti più pratici in alcune situazioni. Abbiamo già fatto quello della Strada Rossa, che era comunque uno degli elementi più importanti, abbiamo in questi giorni appaltato l'inizio lavori per Monte Pallotta che è un'altra situazione difficile, poi c'è la richiesta di una migliore gestione dell'incrocio via Peripario-Giro dei Debitori che in alcuni momenti della giornata crea dei problemi.

Questi sono i numeri, per quanto riguarda la sosta.

Per quanto riguarda Santa Lucia abbiamo risposto a varie interpellanze. Stiamo aspettando l'okay definitivo da parte del Ministero dei beni culturali per quanto riguarda il comitato di settore e per quanto riguarda l'ultimo progetto inoltrato alla Soprintendenza di Ancona con parere favorevole relativamente all'impatto ambientale. Stiamo aspettando questa risposta, c'è un parere favorevole della Soprintendenza, si spera che a Roma mantengano questo parere, anche perché noi abbiamo ottemperato

a tutte le osservazioni fatteci dalla Soprintendenza di Ancona.

I camminamenti e i marciapiedi. Credo che vadano prese fortemente in considerazione alcune situazioni per il futuro. Una delle cose più importanti è l'idea di far arrivare il marciapiede fino a Gadana, perché la città si espande in quella direzione, quindi Fontesecca e tutti interventi che verranno fatti già da adesso. I piani attuativi contemplano la presenza di un marciapiede per poter arrivare in tempi non lunghissimi a Gadana. Prevediamo un marciapiede anche in via Giro dei Debitori.

C'è da risolvere l'ultima situazione di collegamento pedonale fra Borgo Mercatale e i collegi universitari. Anche su questo, dopo le varie osservazioni fatte, pensiamo di lavorare portando avanti il progetto che stiamo in questi giorni studiando, di realizzare il camminamento sulla destra da Borgo Mercatale all'apice della curva della Raganaccia, scendere a sinistra e salire fino ad arrivare ai collegi universitari. E' uno studio che stiamo facendo.

Questo è il quadro complessivo, poi se ci sono osservazioni siamo qui per rispondere.

**PRESIDENTE.** E' aperta la discussione. Ha chiesto di parlare il consigliere Mechelli. Ne ha facoltà.

**LINO MECHELLI.** Grazie per la puntuale illustrazione, ma questo è segno anche di un lungo lavoro e la dimostrazione di un percorso fatto di concertazione, di confronto con le associazioni, con i cittadini.

E' chiaro che è un piano che non accontenta né chi vuol chiudere totalmente la città al traffico e nemmeno coloro che la vogliono liberalizzare, ma a parte la battuta approveremo la proposta di piano, perché è il risultato del programma elettorale, del programma amministrativo della maggioranza che governa questa città. Era un passaggio intermedio a una ipotesi di chiusura del traffico che non è cosa attuabile in questo momento. E' quindi chiaro che è una proposta di mediazione, perché in assenza di sufficienti aree di sosta non è possibile pensare alla chiusura totale del traffico. Comunque ci sono importanti provvedimenti che andranno a limitare e regolamentare la circolazione al-

l'interno del centro storico. Sono state indicate diverse vie come aree privilegiate, oppure di massimo rispetto, come la zona monumentale del Palazzo Ducale e del Duomo, così come all'interno della proposta ci sono indicazioni per quanto riguarda un giro di vite, una limitazione dei permessi, quindi una verifica di tutte le autorizzazioni e quando il lavoro sarà terminato ci sarà certamente una scrematura, quindi una riduzione di autorizzazioni per la circolazione nel centro storico.

Oggi il carico e scarico è libero, invece si prevede una forte riduzione, perché dalle 10 alle 14, momento di maggiore presenza dei pedoni nel centro storico è vietato il carico e scarico. Questo è un segnale preciso, un provvedimento di sostanza.

Ancora siamo lontani da un rispetto pieno del centro storico, ma è negli obiettivi dell'Amministrazione realizzare aree di sosta sia a cielo aperto sia coperte, come il parcheggio di Santa Lucia, e comunque vi sono anche delle previsioni del piano regolatore circa l'area del Consorzio.

Grande importanza ha anche il problema dei camminamenti, perché ci sono alcune zone della città in cui il movimento dei pedoni è difficoltoso e oggetto di pericolo.

La realizzazione delle rotatorie alla Croce e all'ospedale faciliterà la circolazione.

In generale c'è un giudizio positivo da parte nostra. E' un piano da attuare, quindi con varie ordinanze del Sindaco si metteranno in atto vari provvedimenti. Non è scontato e definitivo nulla, perché ci sarà la possibilità di verificare e di apportare quegli aggiustamenti che si riterranno necessari.

Un ruolo importante sarà riservato alla polizia municipale, perché sarà vanificato tutto se non vi sarà un'attenta vigilanza e un controllo necessario. Prima della repressione, comunque, va fatta un'attività di informazione capillare non solo dei residenti ma anche di quanti gravitano per motivi di lavoro o di studio nella città di Urbino.

Valuto positivamente anche la proposta sperimentale di introdurre un ticket d'ingresso, comunque regolamentato nel numero. Non potranno entrare auto oltre i posti disponibili e

questo è un dato positivo, perché comunque limita l'ingresso delle auto.

Mi permetto di suggerire una cosa. Si prevederà una gestione per l'ingresso, con una unità da pagare, quindi non so quale sarà l'introito per l'Amministrazione, ma qualora vi fosse un introito, propongo di destinarlo al centro storico per interventi di miglioramento dell'arredo urbano, della segnaletica stradale o per qualche angolo caratteristico del centro storico. Bisogna far capire alla gente non di voler approfittare o imporre una tassa nuova, un tributo, ma si tratta di una necessità e comunque si reinveste nel centro storico che potrebbe in un certo senso essere "indennizzato".

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'assessore Ubaldi per una integrazione.

**GIORGIO UBALDI.** Mi ero dimenticato dell'informazione, che noi riteniamo una delle parti più importanti, perché i cittadini devono essere informati su come stiamo lavorando. Su questo l'ufficio sta predisponendo manifesti, stiamo pensando a degli opuscoli o altre cose per informare i cittadini di cosa andiamo a fare per quanto riguarda la sosta, il traffico ecc. E' sicuramente una delle cose più importanti, perché se un piano non viene recepito, non viene conosciuto soprattutto, rischia davvero di rimanere sulla carta e di creare grossi scompensi ai cittadini.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Pandolfi.

**CLAUDIA PANDOLFI.** Mi scuso se dirò delle cose di cui qualcuno ha già parlato, ma sento pochissimo oggi.

L'iter amministrativo per la realizzazione del piano generale del traffico urbano prevedeva e prevede l'adozione da parte della Giunta, la pubblicazione per 30 giorni, con possibilità di presentare osservazioni anche da parte dei cittadini, la delibera del Consiglio comunale per l'adozione definitiva. Oggi siamo qui a deliberare, poi verranno i piani di dettaglio, piano particolareggiati e piani esecutivi per i quali non è prevista la fase di approvazione da

parte del Consiglio comunale. Se capisco bene sono concessi due anni di tempo prima che il piano decada.

In occasione della presentazione del piano in Consiglio comunale da parte dell'assessore Ubaldi e dell'ing. Marino, progettista dello stesso, dopo l'adozione da parte della Giunta, il Presidente del Consiglio, riprendendo un'identica frase dell'assessore Ubaldi concludeva la discussione con questa affermazione: "Oggi non è prevista votazione, la discussione avverrà fra 30 giorni quando si discuterà anche sulle osservazioni pervenute". Senonché questa frase non risale a 30 giorni fa ma risale al 14 ottobre del 1999 e non del 2000. Questo, purtroppo, rappresenta una spia della scarsa volontà dell'Amministrazione in merito all'attuazione del piano.

La prima domanda che pongo è questa: se i 30 giorni previsti fra l'adozione della Giunta e l'approvazione in Consiglio comunale sono diventati 602, quanto dovremo aspettare per i piani di dettaglio a fronte dei due anni previsti? Il calcolo mi dice 40 anni, in proporzione.

Vengo allo specifico del piano così come risulta modificato dopo l'esame delle osservazioni pervenute. Non parlo dei collegamenti pedonali fuori delle mura e nemmeno del fantomatico parcheggio in cima a Santa Lucia perché i discorsi sarebbero lunghi; mi soffermo su due punti che secondo me sono molto importanti e su questi chiedo scusa se sono stati esposti in maniera diversa da come ho inteso io, ma avevo dei problemi ad ascoltare.

Mi sembra che nel piano così com'era e così com'è non trova spazio adeguato il tema del trasporto pubblico, mentre per quello che riguarda la vivibilità di una zona, il trasporto pubblico sarebbe fondamentale.

Per quello che riguarda il centro storico, se ho capito bene sparisce l'estensione dell'area pedonale a via delle Mura e piazza Rinascimento, si parla di regolamentazione di accesso e sosta nonché di posti macchina da realizzare in via delle mura. Per quello che riguarda poi la zona a traffico limitato, mi sembra che nella nuova versione ci siano larghi margini di una specie di apertura selvaggia del centro storico. Ugualmente mi sembra vago il discorso sulla regolamentazione del traffico

nel centro storico. Il tutto è riassumibile nella frase di Ubaldi "uscita graduale delle auto dal centro storico", dove quello che mi preoccupa sono i tempi di questa gradualità.

Fermarsi su piazza Rinascimento o via delle Mura non sono cose di poco conto, perché, per esempio, la totale pedonalizzazione di via Vittorio Veneto e piazza Rinascimento, giustamente veniva definita dall'ing. Marino un intervento assolutamente essenziale e imprescindibile.

GIORGIO UBALDI. Nella prima relazione di Marino, piazza Rinascimento non è mai stata zona pedonale.

CLAUDIA PANDOLFI. Ho ripreso la frase dalla frase della seduta in Consiglio comunale. Per quanto riguarda via delle Mura la pedonalizzazione era giustamente considerata un elemento non imprescindibile, comunque essenziale per la valorizzazione del restauro delle mura e altrettanto giustamente si rimarcava la presenza di pochi spazi utilizzabili per la sosta, di influenza quasi nulla sui problemi del parcheggio. Mi fermo solo su questi punti, anche per questioni di tempo, però vorrei capire bene una cosa: che intenzioni ha l'Amministrazione in merito ai tempi e alla qualità dei piani di dettaglio? Si vuole andare in tempi ragionevoli verso una reale chiusura e riqualificazione del centro storico o si vuole continuare a scendere a piccoli o grandi compromessi che qualcuno forse chiamerebbe mediazioni, ma che per me sono compromessi, con l'idea di non scontentare nessuno finendo per scontentare tutti?

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. Anch'io vorrei sottolineare i ritardi che si sono avuti relativamente al piano urbano del traffico. Ricordo tra l'altro che era un piano elaborato dal precedente Consiglio era stato — leggo il corpo della delibera — "adottato dalla Giunta nel 1999, fin al 2 gennaio 2000 è stato possibile avanzare osservazioni" — e mi sta bene la proroga dei termini, perché questo ha voluto dire maggiore

possibilità per le categorie di intervenire, quindi di collaborare — ma quello che mi risulta un po' strano è che sia passato oltre un anno dal termine ultimo delle osservazioni, cioè 2 gennaio 2000 al momento in cui la Giunta prende atto delle osservazioni. (*fine nastro*)

... del tipo di quella che c'è scritta a pagina 5, dove si dice che “Il piano urbano parcheggi del 1989 dimostrava che la carenza di sosta era di 2.500 posti auto” — e questo rimane attuale, quindi qui non c'è nessun ritardo — ”per questo, se per la sosta non si trova una soluzione in tempi brevi, si ritiene altrettanto esplosiva la situazione a Mercatale, considerando il previsto afflusso di turisti per il Giubileo del 2000, tra pochi mesi”. Questo la dice lunga sui ritardi con cui veniamo a deliberare questa cosa.

Relativamente al resto, mi fa “piacere”, come opposizione, che anche quei soggetti che hanno avanzato osservazioni abbiano riscontrato delle difficoltà di lettura di alcune parti del piano. Questo forse vuol dire che non è solo l'opposizione in difficoltà o ha qualche problema nel leggere la documentazione. Ma soprattutto riscontro che quasi tutti i soggetti che hanno presentato osservazioni partono da un presupposto comune, che è il seguente. Il piano è carente di proposte, individua una serie di problematiche, ma quando è il momento di fare proposte ne fa poche. Lo sta a dimostrare il fatto che il piano urbano del traffico per i parcheggi prevedeva soltanto Santa Lucia, adesso se ne prevedono altri.

Visto che dalle osservazioni che ho letto molte delle proposte vengono avanzate da un partito politico — il Ppi — e dall'ufficio tecnico, la prossima volta paghiamo il Ppi e paghiamo Giovannini, perché ci hanno dato più proposte loro dello studio di Perugia, sostanzialmente e dal punto di vista concreto. Se effettivamente sono state inserite altre aree sosta nel piano, è perché, stando almeno a quanto letto, alcuni soggetti le hanno proposte.

Vorrei anche dire che forse io ho mancato a qualche Commissione urbanistica e trasporti, però non ricordo che la Commissione abbia mai valutato nel dettaglio queste osservazioni. Considerato che è un pezzo che le abbiamo,

forse disponevamo anche del tempo necessario per fare una valutazione più approfondita.

Tra le osservazioni, a me risulta particolarmente interessante quella presentata da un ufficio interno al Comune, l'ufficio urbanistica che fa notare alcune difficoltà, alcune carenze, però parte dal presupposto che è mancata, forse, la verifica concreta tra lo strumento del traffico e lo strumento del piano regolatore. A me sembra una critica importante. E' vero che nella risposta si dice che il PUT è uno strumento di pianificazione subordinato rispetto al PRG, però quello che faceva notare il dirigente dell'ufficio urbanistica, cioè che poteva essere un'opportunità grossa, sicuramente è da condividere.

Sempre Giovannini dice una cosa importante, che tra l'altro avevamo fatto notare sulla stampa tempo addietro, parlando dell'area della Croce dei Missionari. Lui dice che forse meriterebbe attenzione l'idea di fare lì tutta la zona a parcheggio e afferma “forse vale la pena ricordare quanto l'Amministrazione comunale ha speso per l'acquisto delle proprietà Consorzio agrario e suggerisco che vengano da subito indicate soluzioni che quanto meno non penalizzino solo la proprietà comunale ma che coinvolgano anche l'Anas”, precisando ulteriormente che “sarebbe opportuno studiare una soluzione che sposti il centro della rotatoria più a destra prima di dover adottare una variante urbanistica che possa ulteriormente compromettere, dopo l'intervento della Provincia, l'attuazione delle previsioni insediative”. Secondo me, questo era un argomento da discutere magari anche insieme, soprattutto quando c'è una parte politica che solleva la questione.

Anche relativamente alle altre osservazioni dell'ufficio urbanistica mi sembra che ci siano parecchi elementi da sottolineare e da condividere. Relativamente al semaforo dell'ospedale, in zona Piansevero, qui si dice “è stato previsto un semaforo che entrerà in funzione quando la corsia di accumulo per la via Piansevero raggiungerà un limite predefinito”. Cosa vuol dire? Funziona questa cosa? Mi sembra assurda in sé: un semaforo che entra in funzione quando vi è un accumulo non l'ho neanche mai visto.

Relativamente all'organizzazione del

traffico, sempre lo stesso ufficio fa rilevare che “non viene detto nulla sull’attuale organizzazione della rete viaria”. Questo andava fatto, e si risponde semplicemente che la situazione esistente va bene se si esclude la sosta sulla strada, ma questo non è vero per tutti i casi, o meglio, secondo me, per il collegamento di via Giro dei Debitori con via Gramsci qualche riflessione in più si poteva fare.

Relativamente ai collegamenti pedonali non so se ho capito questa cartina, ma nella mappa che ci avete consegnato tutta la città all’interno, all’esterno, verso le frazioni è dotata di marciapiedi, penso facendo propria un’osservazione dell’ufficio e anche di altri, ma soprattutto dell’ufficio che lamentava questa carenza. Ma questo cosa vuol dire? Va bene, facciamo i marciapiedi dappertutto, chi non li vuole?, ma uno strumento di pianificazione che è anche costato, forse poteva, se non doveva, dare elementi più concreti relativamente all’attuazione. In sostanza ci troviamo qui un bel malloppo di necessità e di intenti, tutti utili, tutti belli, tutti buoni, però elementi che diano garanzia relativamente alla concretezza e alla fattibilità di quanto proposto ce ne sono pochi. Quindi, a cosa ci serve, sostanzialmente, questo piano? Già siamo in ritardo di parecchio tempo, inoltre questi dati concreti sembrano mancare, se non del tutto, in larga parte. Non mi sembra che il piano abbia raggiunto le finalità per cui era stato commissionato.

Ho trovato un po’ di delusione nel leggere quanto portato qui questa sera.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Torelli.

**LUIGI TORELLI.** Vorrei soffermarmi sull’aspetto non solamente tecnico del piano urbano del traffico, sottolineando invece l’aspetto culturale forte che sta sotto questo tipo di operazione che stiamo per compiere.

L’umanità si trova di fronte un problema di grande importanza: come garantire a tutti i cittadini del mondo un livello di vita qualitativamente alto, garantendo al tempo stesso la qualità dell’ambiente in cui si vive.

In quest’ottica deve essere visto il Piano Urbano del Traffico, che diventa non solo uno

strumento per regolare l’accesso e la sosta delle auto, ma uno degli elementi necessari per fare un salto culturale forte verso l’affermazione dell’idea di uno sviluppo sostenibile.

E’, questa, una sfida che coinvolge tutti i paesi industrializzati e in via di sviluppo e tutti i cittadini a vario titolo.

E’ una sfida, quella dello sviluppo sostenibile, che richiede di mettere insieme ambiente e sviluppo, dato che si possono soddisfare i nostri bisogni senza precludere alle generazioni future la possibilità di soddisfare i loro.

Le innovazioni tecnologiche introdotte nel sistema produttivo ed economico, se socializzate e rese disponibili per tutti possono aiutare i paesi poveri a trovare la dimensione dello sviluppo a loro più congeniale e contribuire a dare avvio ad uno sviluppo più solidale e più equo socialmente ed ambientalmente.

Da questo punto di vista siamo critici verso il passato governo di centro-sinistra per non avere pensato a sottoscrivere per tempo, dato che ne condivideva il contenuto, il Protocollo di Kyoto; così come criticiamo l’attuale governo di destra che su questo documento ha assunto una posizione ambigua, poiché prima ha sposato la posizione americana contraria alla firma, poi più per rispetto degli impegni presi precedentemente dal nostro Paese che per condivisione del Protocollo, ha dovuto fare un passo indietro.

Per le stesse ragioni guardiamo con molta attenzione al Genoa Social Forum, che combatte non tanto la globalizzazione in quanto tale, ma il tipo di globalizzazione, guidata e voluta da otto Paesi che senza alcun mandato internazionale decidono il tipo di sviluppo mondiale.

Della globalizzazione non si può non parlare, ma all’interno di organismi riconosciuti e con il coinvolgimento di tutti i paesi del mondo, come ha detto Gorbaciov, quando è venuto ad Urbino, poiché il mondo è di tutti e non solo di noi occidentali.

Mi si chiederà cosa c’entra tutto questo con la discussione sul PUT. Bene, sono convinto che bisogna fare propria l’affermazione di Legambiente che, di fronte ai problemi ambientali, chiede di “pensare globalmente, e agire localmente”

Lo sviluppo sostenibile, quindi passa anche

attraverso operazioni come l'adesione alla Carta di Aalborg, il sostegno alla Carta della Terra o la messa in opera del Piano Urbano del Traffico, il cui rispetto richiede un impegno personale forte poiché si tratta di rivedere comportamenti quotidiani, stili di vita, modalità di funzionamento del sistema produttivo della città.

E' questa una occasione per ripensare al nostro modello di sviluppo economico e sociale, per avviare un'azione di riqualificazione con il coinvolgimento degli operatori pubblici e privati.

Non è vero che maggiori quantità traffico comporti maggiori entrate. Anzi, è stato dimostrato che, dopo le legittime diffidenze iniziali, la dove si è adottata la ZTL, sono stati gli stessi operatori economici a chiedere interventi migliorativi ( più arredo urbano - più trasporti) e l'ampliamento della ZTL, dopo essersi adeguati alla nuova situazione cambiando stile e metodologie di vendita e di offerta delle merci.

E' una occasione per valorizzare meglio il centro della città, affinché si ridefinisca come spazio di socializzazione, di scambio culturale, azioni che possono essere stimolate e sollecitate anche dal tessuto commerciale presente nel centro.

Voglio dire che il successo del PUT dipende, in primo luogo, dalla condivisione individuale e collettiva delle azioni che si vogliono mettere in opera.

Da questo punto di vista penso che l'Assessorato ai Lavori Pubblici abbia svolto in pieno il suo compito di moderatore e di sintesi tra le varie esigenze espresse dai cittadini residenti, dai commercianti, dalle associazioni ambientaliste e dalle forze politiche, elaborando e stendendo un Piano Urbano del Traffico adeguato alla nostra situazione e condivisibile.

D'altra parte, anche se per legge possiamo rivedere il Piano tra due anni, questo non toglie che possiamo fare una prima verifica prima, entro la fine dell'anno, per eventualmente aggiustare il tiro riguardo le zone di sosta a pagamento o a disco orario a ridosso delle mura, i permessi o il funzionamento dell'accesso regolato in città.

Il successo del PUT dipenderà anche, però, specie nel primo periodo dal coinvolgimento

pieno dei Vigili Urbani, chiamati a garantire l'assistenza agli utenti della strada e l'esercizio di controllo e di vigilanza, così come da una tempestiva e capillare azione di informazione fatta attraverso comunicati stampa, distribuzione di schemi illustrativi del nuovo assetto della circolazione e della sosta, di mappe della città contenenti la dislocazione e la tipologia dei parcheggi da mettere in tutte le aree di sosta.

In conclusione, siamo consapevoli che il PUT non rappresenta da solo l'unico strumento per risolvere i problemi della città, ma è certamente uno strumento che si muove verso l'idea di fondo del miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita urbana e definisce, insieme ad altri tipi di azioni come il PRG o il Piano dei parcheggi, il proprio ambito d'intervento contribuendo a ridurre il flusso del traffico e, anche se in piccolo, l'inquinamento atmosferico ed acustico e a risparmiare energia.

Noi siamo convinti di questo e ci prendiamo la responsabilità di fare queste scelte, che possono anche sembrare non rivoluzionarie, ma sono certamente significative di un piccolo passo verso l'affermazione di un'idea diversa di sviluppo.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Colocci.

**FRANCESCO COLOCCI.** A differenza di altre volte non ho potuto preparare un'organica osservazione, che magari mi costringeva anche a superare i limiti, quindi cercherò di essere breve, però spero puntuale.

C'è una singolare osservazione che vorrei fare per quanto riguarda l'accoglimento di una proposta del Partito popolare cui faceva cenno Elisabetta Foschi. Si dice di utilizzare l'area sottostante viale Di Vittorio per allargare i parcheggi ed eventualmente realizzare quella che è l'attuale funzione del Mercatale. La risposta dell'Amministrazione è la seguente: "La proposta è stata presa in esame e dovrebbe essere realizzata utilizzando parte del materiale di scavo del parcheggio di Santa Lucia". E' un modo elegante per dire che probabilmente non se ne farà nulla, poiché il parcheggio di Santa Lucia comincia a essere un parcheggio solamente immaginato e forse poco realizzabile per

i suoi costi e le analisi che abbiamo fatto già l'altra volta, le difficoltà che ci sono, forse anche di ordine ambientale cui si riferiva, sia pur genericamente, l'intervento di Torelli che condivido per intero o quasi per intero.

C'è questa singolare formula di accettazione, ma in sostanza di vanificazione di quella che è una proposta abbastanza concreta, anzi realizzata con una cartina per individuare bene il posto e le quote.

Per quanto riguarda la gradualità, questa è forse la nota positiva di quanto ha esposto l'assessore, così come la ricognizione della situazione attuale per renderla più ordinata e gradualmente meglio compatibile con l'obiettivo finale, che se anche non è la chiusura totale del centro storico al traffico automobilistico, tuttavia deve mirare sicuramente a semplificare le cose. Però c'è un dato di fatto che va considerato e che l'assessore deve considerare: arrivare in città da parte del pedone, spesso è come fare una scalata, non dico del Monte Bianco ma dappertutto, eccetto Santa Lucia, sono vie ascensionali e il dislivello tutti lo conosciamo. Non c'è bisogno di dire di quanti metri è da Lavaggine a piazza della Repubblica, oppure da via dei Morti a piazza della Repubblica, dal Consorzio al Duomo. Tanto è vero che si stanno studiando elevatori che passino anche dal Consorzio per arrivare a quel bellissimo piazzale che era il Belvedere e che oggi è il "Bruttovedere" per al condizione in cui si trova.

Bisogna tener conto di questo e bisogna tener conto che la popolazione residente di Urbino, soprattutto nel centro storico è invecchiata enormemente, quindi non si tratta più di giovincelli ma di gente che, potendo fare questo percorso, non ha più la voglia di potersi spostare nelle maniere tradizionali, e allora anche questa ipotesi della elevazione dal Consorzio fino al Belvedere o che si ipotizza come fattibile, dovrebbe essere replicata o pensata anche con altri strumenti tecnici da altre parti, in maniera da rendere possibile, quando gradualmente si potrà arrivare a una chiusura pressoché totale del centro storico, l'utilizzazione del cuore della città, quindi Palazzo Ducale, Duomo, via Veneto e zone circostanti, senza la necessità di dover fare scalate improbe, soprat-

tutto per quelli che hanno maggiori difficoltà. Però questo è di là da venire perché sono cose parecchio costose, ma a questo bisognerebbe mirare.

Per quanto riguarda la liberazione del centro storico da traffico automobilistico va bene la gradualità, però bisogna pensare all'alternativa. Nelle nostre osservazioni, come Partito popolare abbiamo indicato delle alternative fattibili, poco costose. Queste alternative bisogna realizzarle. Siano meno costose del parcheggio realizzato al Consorzio, perché si è partiti da 50 milioni e un consuntivo non l'ho ancora sentito, ma si è sforato di molto, per imperizia o non so per che cosa, sarà l'assessore a dirlo.

Bisogna quindi stare attenti e fare delle cose che debbono essere pensate come provvisorie, perché bisogna arrivare sì alla liberazione del centro storico dalle macchine, ma anche delle mura. La direzione culturale che indicava Torelli è quella ecosostenibile, quella per cui abbiamo firmato Carte di varia natura, compresa l'ultima, la Carta della Terra di cui ci facciamo promotori e che prevede proprio questo: cercare di tornare a un sistema ecosostenibile, dunque liberare da questi mezzi che deturpano comunque il paesaggio e che sono indispensabili, oggi, per la mobilità. Quindi occorre conciliare le due cose. Come?

Ho scritto nel passato, anche al Sindaco, una nota in cui ricordavo che, per esempio, Parma ha trovato una soluzione per liberare il centro storico e le vicinanze dalle auto parcheggiate. Come ha fatto? Ha realizzato dei parcheggi sotterranei che per i residenti sono gratuiti. E' allora possibile chiedere di ricoverare gratuitamente le macchine nel sotterraneo, in maniera che non si vedano all'esterno. Rendere possibile questo vuol dire realizzare delle alternative. Questo è stato possibile a Parma dove sono stati realizzati 320+1.548 posti in sotterranea. Naturalmente Urbino avrebbe bisogno di un numero inferiore di posti gratuiti almeno per i residenti, conseguendo questo obiettivo finale.

Per quanto riguarda l'ordinamento che sarà stabilito per questo restringimento delle norme e quindi la vigilanza del centro storico, chiedo ad Ubaldi che le norme siano solo quelle

che possono essere fatte osservare, che non siano norme pletoriche, che non siano norme confuse, che non siano norme superflue e soprattutto solo quelle della cui realizzazione possiamo avere il piano controllo, altrimenti si tratta di grida manzoniane che non servono a nessuno, per cui l'Amministrazione farà la figura di un'Amministrazione che non sa controllare le cose che decide, e qui ci sarebbe un capitolo da aprire per tante cose che non vanno bene.

Due osservazioni sull'arredo urbano. La prima riguarda i box dei vigili urbani a Santa Lucia. Per favore, se riusciamo a renderci conto della deturpazione in tanti modi della città in questo momento e negli anni precedenti, se andiamo a una normativa e a una ristrutturazione complessiva del traffico del centro storico cerchiamo di curare anche questi aspetti, sia per quanto riguarda l'arredo urbano in generale, di cui dovrebbe esistere un piano all'ufficio urbanistica, sia per quanto riguarda questi box che peraltro rientrano nell'ambito del piano dell'urbanistica; Siano quindi controllati e non posti in una condizione di deturpazione reale delle mura storiche, soprattutto a ridosso di quella porta oberata da un ingombro che rende non visibile la sua ampiezza, la sua bellezza.

Ho notato per la fiera che ci sarà domani e domani l'altro, quella palificazione improvvisa nella città. Capisco che ci sono esigenze che riguardano l'immediatezza dell'allestimento della fiera, però una situazione del genere non può essere tollerata. Ci sono due punti che ho segnalato a Demeli da modificare, perché è stato utilizzato uno dei quattro cippi alla base dell'obelisco, e quello va liberato perché fa parte del monumento e non può essere deturpato in quel modo. E' una cosa veramente oscena. L'altro, a San Domenico. Prego quindi Demeli di fare questa operazione, come gli ho chiesto anche privatamente, e spero che questo sia fatto.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ciampi.

**LUCIA CIAMPI.** Sarò brevissima, potevo regalare a Colocci un paio di minuti.

Innanzitutto vorrei rispondere al consi-

gliere Torelli quando dice che è dal piccolo che si parte per attuare i progetti, cioè Carta della Terra, Carta di Aalborg, piano sostenibile e così via. Vorrei chiedere al consigliere Torelli, capogruppo Ds, componente della maggioranza, perché non sollecita l'Amministrazione per la manutenzione delle strade, per la manutenzione del verde pubblico, per i segnali arrugginiti, per i parcheggi. La gente, gli urbinati è di questo che sentono la mancanza. Dei grandi progetti, dei grandi eventi se ne parla per televisione: andiamo tutti a fare la rappresentanza, ma la gente sente la mancanza di questo, quindi cominciamo da questo.

Invece all'assessore Ubaldi sul piano del traffico dice: "Si ritiene che il PUT debba dare indicazioni a breve termine e non debba prendere in considerazione le grandi infrastrutture che hanno tempi lunghi sia per ciò che riguarda la progettazione sia per ciò che riguarda la realizzazione". Visto che ne abbiamo discusso in ottobre del 1999, siamo a luglio del 2001, sono quasi due anni, per lei i tempi brevi quali sono?

Inoltre non discuto il piano del traffico, né voglio essere polemica, ma mi viene in mente una metafora. Lei ha preso le 40 carte, le ha mischiate e le ha redistribute. Perché? Le rotatorie non ci sono, i parcheggi, escluso il Consorzio agrario, non ci sono. I famosi marciapiedi non ci sono. Mi dice lei che piano del traffico è? Si accontenta uno, si scontenta l'altro. (*Interruzione*). Sono passati due anni, tutto questo non è stato fatto. Che cosa ha fatto? Ha redistribuito, ha rinnovato, ha ricambiato, e basta, preoccupandosi poco di ciò che succede al di fuori della città. Se all'esterno non viene già tutto organizzato, preparato, comunque il flusso all'interno subisce delle conseguenze negative, perché la gente è portata ad andare dentro. Leggevo sul *Corriere della Sera* che nella città di Oslo hanno messo la tassa per tutti all'interno della città, abitanti e non abitanti. Sono già 7-8 anni, ha fruttato non so quanti miliardi che vengono impiegati per le strade, per altre cose. Non voglio consigliare questo, però assessore provveda ai parcheggi, provveda alle rotatorie, alle strade e decongestionazioni la città, perché la città si decongestiona in questo modo, preparando il terreno all'esterno. E'

inutile che via Saffi sia zona rossa e poi i professori universitari hanno tutti il permesso, loro, le mogli, i figli, la colf, il giardiniere e così via. Andate a contare quanti permessi avete dato. Io vedo questo nel piano urbano del traffico, ed ha ragione Elisabetta Foschi quando dice “ma c’era bisogno di spendere tutti questi soldi? Potevamo pagare il Ppi e l’assessore, forse avrebbero fatto anche un prezzo ridotto”. Non oso pensare al parcheggio di Santa Lucia, perché non ho capito i ritardi. Lei lo sa, gliel’ho detto una infinità di volte: i ritardi al parcheggio di Santa Lucia io li addebito all’Amministrazione e non assolutamente all’impatto ambientale, ai diversi impiegati che si susseguono, perché se l’Amministrazione vuole le cose si fanno, impone a queste persone di dare il consenso e le mette di fronte alle proprie responsabilità. Ripeto per l’ennesima volta che di impatto ambientale in quel progetto non se ne parla mai, ma almeno decidiamoci: o c’è l’impatto ambientale e l’opera non si fa, oppure si fa. Quindi individuiamo altre aree. Non si può individuare l’area del Consorzio e sappiamo che là deve venire un’altra cosa. Andiamo al Petriccio, si deve fare una cosa e intanto si spendono due miliardi per mettere il presidio medico e fra due anni faremo un’altra cosa. Ma sono cinquant’anni che c’è questa Amministrazione, una programmazione esiste?

Non dovete aspettare la condivisione di tutti: quando uno amministra si assume le sue responsabilità, non può cercare il consenso di tutti, perché il consenso porta voti ma cattiva amministrazione, e io penso che nessuno di noi debba fare carriera, assolutamente, e fra l’altro penso che i nostri interessi debbano essere quelli della città, quindi è inutile che lei prepari quelle carte se poi è solo un rimescolamento.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Bartolucci.

**RANIERO BARTOLUCCI.** Chiedo all’assessore quanti posti sono previsti nella zona dell’università (via Saffi, via San Girolamo, piazza Rinascimento) per invalidi. Non per i falsi invalidi, per quei giovani che vengono a lezione e a fare gli esami all’università e che sono in carrozzella. Nel piano non se ne parla,

a meno che mi sia sfuggito, ma questa è una cosa importante. Almeno dieci posti per questi giovani siano previsti e non siano occupati impropriamente.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Gambini.

**MAURIZIO GAMBINI.** Capisco perfettamente che il consigliere che mi ha preceduto si scaldi quando si parla di certi problemi che sono in evidenza ormai da anni, quindi bisogna trovare una soluzione la più veloce possibile. Quando ho criticato fortemente l’assessore per aver preso l’iniziativa di fare il parcheggio al Consorzio provvisoriamente, probabilmente mi sono sbagliato, perché in quel momento è stata una soluzione giusta, anche se i problemi non si risolvono in questo modo provvisorio e questo è un problema che va affrontato non fra dieci anni ma subito.

Sono del parere che nella nostra città noi non abbiamo bisogno di grossi progetti, perché quando l’assessore indicava il progetto per il camminamento sul Mercatale come si è pensato ora, credo sia un investimento piccolissimo che darà un buon risultato. Sono anni che parliamo di fare il ponte, la passerella e tante altre cose, quindi bisognerà prendere per mano l’ingegnere che deve progettare e fare subito quest’opera. Credo che quella sia una buona soluzione.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, alcuni cittadini mi dicono che una volta finite le lezioni universitarie si taglia drasticamente il trasporto pubblico. Vi sono delle vie su cui non si fa nessuna corsa durante il giorno e credo che questo non sia opportuno, perché noi non siamo solo l’università, gli studenti sono una parte importantissima, ma il trasporto pubblico bisogna farlo anche durante l’estate, quando non ci sono le scuole, e questo non viene fatto in alcune parti.

Per attuare un piano del traffico — quello che sarà — bisogna che ci sia l’intervento da parte dei vigili urbani. Su questo ho delle grosse perplessità, perché noi abbiamo un corpo di vigili urbani che secondo me funziona malissimo e un vigile “stravaccato” in mezzo a una via o in un bar dà subito l’impressione, a una

persona che viene da fuori, di chi siamo. Lo dico a ragion veduta: mi sono trovato, rispetto a un ordine dato dall'Amministrazione, di fronte a un vigile che diceva "io non sto qui, vado via". Ho chiesto al collega "perché va via? Ha finito il turno?". Mi ha risposto "no, deve finire questa sera", ed erano le 16. Quando una persona si permette di fare un'affermazione del genere e dire "non sto nel posto che mi hanno assegnato, vado via", sono cose che non si possono tollerare, e al comandante ciò va detto. Non uso mezzi termini, perché qui ognuno fa quello che gli pare e noi possiamo fare diecimila piani del traffico, spendere miliardi in progettazione, ma se chi deve controllare controlla in quel modo, le cose non funzionano. La persona addetta alla strada deve stare lì e deve dare l'impressione di quello che è una forza pubblica. Quindi, gli ordini dati vanno eseguiti. Questa è una cosa che l'assessore deve prendere in mano e fare le dovute segnalazioni e i dovuti richiami a chi di dovere.

Va messa mano a questa situazione, perché non è tollerabile che si giri tranquillamente in città in questo modo. Sono un po' perplesso circa il fatto che si debba far pagare chi entra in città, perché non credo che sia una soluzione da adottare. Mettere una tassa a chi attraversa la città non credo sia opportuno; sarebbe come dire che chi ha soldi entra e chi non ha soldi non entra. Non mi pare proponibile. Gli interventi che si possono fare facciamoli subito, gli altri lasciamoli perdere.

Si sta lavorando, ma ancora ci sono parecchie strade in campagna, ai bordi della città che non vedono lavori. A distanza di un anno non si può più tollerare, bisogna sollecitare assolutamente che queste cose vengano fatte.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Edera.

**GUIDO EDERA.** Vorrei soltanto dire che il piano urbano del traffico ha tenuto conto senz'altro della tipologia particolare che ha la città di Urbino, una città antica costruita in tempi in cui le esigenze di spostamento erano diverse, quindi oggi c'è l'esigenza di coniugare la vita moderna con la salvaguardia della città, delle sue bellezze, dei suoi patrimoni. Tenere

questo equilibrio è senz'altro difficile. Credo che l'assessore Ubaldi abbia senz'altro coscienza dei ritardi e della necessità di fare in fretta le cose.

Noi abbiamo il dovere di critica, ma soprattutto dobbiamo consigliare soluzioni che riteniamo adeguate.

Questo piano urbano del traffico può essere un esempio anche per le situazioni di periferia, per i piccoli centri. Potremmo prendere l'esempio da questo importante studio della città per vedere se ci può essere qualche idea buona per le frazioni.

Tornando alle questioni tecniche, vorrei dire una cosa che mi sembra non sia stata accennata. Andiamo a realizzare le rotatorie... (fine nastro)

...faceva presente i raggi di curvatura di questa rotatoria. Vedo che in quella zona c'è un intralcio enorme di macchine parcheggiate, di cittadini che si servono di questi servizi aperti sul ciglio della strada. Bisognerebbe fare attenzione a trovare una soluzione, perché nel momento in cui c'è la rotatoria ho bisogno di non avere intralci.

Per quanto riguarda quelli che qualcuno ha chiamato "compromessi", si tratta della volontà di venire incontro alle varie esigenze. Io non abito, non lavoro ad Urbino, quindi anche se si chiudessero le porte della città, quando arrivo potrei bussare e chiedere di entrare, ma questo non è possibile, quindi è chiara la ricerca di compromessi per vari cittadini che frequentano la città, compresi gli studenti, quindi è buona la soluzione del parcheggio della ex stazione.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Serafini.

**ALCEO SERAFINI.** Sono favorevole all'adozione del piano urbano del traffico così come rappresentato dall'assessore Ubaldi e vorrei anche sottolineare alcuni passaggi che mi sembrano importanti in quanto anche analizzati dall'opposizione.

Sulla lungaggine tra la presentazione del piano e la discussione odierna, ritengo che sia derivata anche da alcune situazioni che erano pregnanti e comunque coincidenti, soprattutto

la regolarizzazione dell'atto relativo al parcheggio di Santa Lucia che non è indifferente, perché con la realizzazione di questo tipo di manufatto verrà ad essere trasformata radicalmente la condizione di sosta e di stalli sia all'esterno che all'interno della città. Non può essere questa l'unica giustificazione per un ritardo simile, però è abbastanza seria e rilevante.

In ordine alla seconda critica sviluppata da più parti circa la necessità o meno di adottare un piano di siffatta natura, ritengo che la legge stessa abbia risposto in tal senso, in quanto prevede le città che debbono adottare il PUT e tra queste ci sono anche i centri importanti, turistici e nodi specifici. Sotto questi due punti di vista ritengo che la doverosità era implicita.

La terza questione riguarda l'elaborato. Da questo PUT, soprattutto dall'estensore non mi aspettavo solo una serie di soluzioni, ma anche un monitoraggio completo della situazione attuale. Il piano doveva rappresentare intanto dei progetti di classificazione di strade, di indicazioni di soste, di indicazioni di percorsi pedonabili e tutta una serie di situazioni che, anche alla luce delle nuove ed ultime delibere adottate da questo consesso rispettano l'identità che questo paese vuol darsi. Mi riferisco al discorso affrontato dal mio capogruppo relativamente alla adesione ad una serie di documenti di principi che portano ad una visione differente dell'uso della città, soprattutto nella sua veicolazione.

Ritengo che bene abbia fatto la Giunta ad affrontare i temi più salienti, tipo il rispetto della zona museo della città, per indicare con questa la sede del Palazzo Ducale, di via Puccinotti, l'interdizione alle auto in tal senso, cioè la regolamentazione della sosta solo per i residenti in determinate zone specifiche. Secondo me, questo va a collocarsi in un'ottica che è quella migliore.

Doveva essere affrontato il problema di come deve essere regolamentata la situazione per i commercianti che attualmente prendono macchina — padre, figlio e sorella — e la lasciano davanti al proprio negozio per tutta la durata dell'esercizio e questo non può più andare, perché c'è la necessità di recuperare la

città ad usi differenti che non siano soltanto quelli della veicolazione della macchina.

Il discorso dell'interdizione della strada che viene da Santa Lucia, quindi l'impossibilità all'accesso per il carico e scarico dopo le 10 mi trova favorevole, perché è il periodo in cui c'è il massimo intasamento. Tranne situazioni del tutto straordinarie ed urgenti che potrebbero essere valutate, ma non come adesso. E' chiaro che in un momento di crisi uno arriva a Santa Lucia, il vigile non chiede nemmeno più "dove devi andare?", ma prende addirittura il numero di targa. Tutti i programmi hanno la loro validità, bisogna soltanto farli rispettare. Faremmo un errore totale se volessimo perpetuare la situazione attuale dicendo "non si entra nel centro storico dopo le 20 perché non c'è nessuna possibilità di parcheggio" e poi non ci adoperiamo affinché questo possa essere garantito. Se venite in piazza, vedete che tutte le sere ci sono almeno 600 macchine tra piano Santa Lucia e le due direttive del centro. Non è possibile, ci sono già le ordinanze perché questo non avvenga. Cerchiamo di farle funzionare.

La filosofia del piano sottende ad un discorso politico serio e dice "i commercianti hanno la possibilità di accedere al centro in determinate ore, hanno la possibilità di parcheggiare la loro macchina nelle zone limitrofe della città, hanno la possibilità di entrare per il cambio del turno o per altre cose, le strutture universitarie o gli altri enti possono disporre di un permesso, i cittadini residenti nel centro storico hanno la possibilità di accesso". E' chiaro che questo tipo di regolamentazione deve avere un'attenzione superiore da parte dell'Amministrazione attraverso i vigili.

L'altra cosa importante è l'individuazione delle aree di sosta e bene ha fatto l'Amministrazione a ripresentare la posizione delle vie delle Mura come una probabile possibilità di sosta, perché non credo che quella sia una via così intensamente trafficata dai pedoni da impedire questo tipo di utilizzo.

Così come mi sembra importante il concetto dei marciapiedi che devono essere sviluppati intorno alla città per dare maggiore sicurezza ai pedoni.

Ritengo importantissime le soluzioni pro-

spettate relativamente alle due rotatorie, sono anni che discutiamo di questi problemi e ben vengano. Io ritengo che questo non possa essere un nuovo piano regolatore. Qualcuno sorride e dice “se la validità è biennale, i due anni sono già passati”. Ma la validità di questo strumento è temporale, perché si colloca a ridosso di un piano regolatore generale, il quale ha una funzione di determinare le linee sostanziali della vita di una città prevedendo strade di collegamento, zone di edilizia, zone commerciali, prevedendo tutta una serie di sviluppo. Questa cosa va a regolamentare l'esistente, quindi è chiaro che nell'ambito di due anni possono essere modificate le condizioni, quindi si può andare a modificare la veicolazione necessaria.

Certo, mi associo a quello che ha detto la signora Ciampi relativamente alle opere di grandi infrastrutture che devono essere realizzate nella zona del Petriccio, nella zona della Fornace Volponi, nella zona del Consorzio agrario, perché alla fine diventa un qualche cosa che è impalpabile. E' come il deserto dei tartari: il nemico doveva arrivare, non arriva mai. Questa è la stessa cosa: questo progetto deve arrivare, non arriva mai. Parlavo con un mio amico del Petriccio: nel 1957 è stato allontanato perché era imminente la costruzione del centro commerciale. Non dico che sia imputabile a questa Giunta, ma è un discorso che implica soluzioni differenti, interventi differenti, da parte soprattutto del maggiore proprietario, che è l'università, la quale a volte ha creato delle condizioni di non facile sviluppo.

Queste cose — PUT, piano regolatore o ciò che altro può essere — sono determinanti per lo sviluppo della città e bisogna impegnarsi affinché sia possibile la risoluzione di questi problemi, che determinerà una svolta in questo tipo di discorso.

Così come il parcheggio di Santa Lucia. Ritengo che le osservazioni fatte dall'ing. Giovannini non siano da sottovalutare, soprattutto relativamente al concetto che il parcheggio a pagamento non debba essere l'unica alternativa possibile per un'utenza di questo genere. Però mi sembra che le osservazioni dell'ing. Giovannini siano state accolte dall'Amministrazione, per cui questo dibattito non è stato vano, questo tempo che abbiamo avuto a dispo-

sizione non è stato inutile. Poteva forse chiudersi prima, ma secondo me il tempo a disposizione ha permesso a tutti di poter intervenire — associazioni, partiti, privati — per dare un contributo. Se altri non l'hanno fatto il problema non è nostro. E le osservazioni sono state accolte da parte dell'Amministrazione.

Questo strumento, secondo me crea una norma di indirizzo, perché la sua applicazione dovrà essere fatta dal Sindaco attraverso il sistema delle ordinanze. Non vorremmo che dall'adozione, quindi dalla messa in opera di questo provvedimento passasse così tanto tempo da vanificare l'intervento stesso. Quindi un invito al Sindaco affinché si muova attraverso le direttive stabilite dal piano urbano del traffico, abbastanza delineate dall'assessore Ubaldi, affinché si proceda poi alla sua ottimale realizzazione.

*(Esce il consigliere Bastianelli:  
presenti n. 18)*

PRESIDENTE. Ha la parola l'assessore Ubaldi per la replica.

GIORGIO UBALDI. Cercherò di essere veloce nel rimescolamento di queste quaranta carte, anche per fare una partita a “Sparacoccio”, alla fine: potrebbe essere una cosa abbastanza buona...

Credo che questo piano urbano del traffico, pur con i ritardi che abbiamo avuto — nel 2000 sono finite le osservazioni, abbiamo avuto 7-8 mesi in cui abbiamo fatto incontri, riunioni, due riunioni con la Commissione lavori pubblici a cui erano presenti tre consiglieri comunali, abbiamo avuto un'altra riunione a cui era presente poca gente, abbiamo avuto parecchi incontri con le associazioni di categorie — possa rispettare, per la sua attuazione, i due anni previsti.

Già nella precedente discussione qualcuno ha detto “non c'era bisogno di spendere tutti questi soldi per avere queste cose”. Io credo che per parlare di programmazione, invece di lasciarci alla discussione che sa molto di piazza, di bar, occorrerebbe avere qualche dato in più, qualche numero in più, qualche concezione in più, sapere ad esempio che i punti più lontani

del centro storico si raggiungono in 19 minuti. Questo tanto per far pensare a chissà quale possa essere il collegamento pedonale degli anziani o quant'altro. I tempi sono questi, in questa città. Io credo invece che sia importante capire qual è la filosofia, l'idea della città. Sono state dette molte cose, però io credo che sia importante capire dove vuole andare questa città. Mi ha favorevolmente colpito che anche le associazioni di categoria che nel 1992, quando fu approntata la ZTL avevano insistito nella sua abrogazione o comunque combattuto questa interpretazione della città, oggi hanno cambiato idea. Il valore della qualificazione del centro storico, che passa attraverso anche la sua liberazione dal traffico e dalle auto, rendendo più facile l'accesso pedonale, il percorso pedonale, è una cosa importante. Ci sono cartine qui che lo dimostrano, dando i tempi del passaggio pedonale. Ho la sensazione che forse questa relazione andava riletta, perché sono passati due anni e forse qualcuno non le ha più dato un'occhiata o si è dimenticato di quello che avevamo detto, per poi fare una critica sulla proposta finale. Ripeto, questa è una delle cose su cui dobbiamo basarci, ce lo chiede la città di accelerare i tempi. Sono d'accordo che a volte siamo un po' lenti su certe cose.

Le grandi infrastrutture non sono del piano generale del traffico, hanno tempi diversi. Noi avevamo puntato molto su Santa Lucia e io continuo a dire che quella è un'opera fatta bene. Non si spiega, Colocci, perché a Parma che ha parcheggi interrati le cose sono fatte bene e a Urbino sono fatte male. Non ho capito bene questo passaggio. Santa Lucia può essere benissimo il garage serale dei residenti urbinati che mettono la macchina lì come stanno facendo attualmente, a 60.000 lire al mese a Borgo Mercatale. Io stavo a Mercatale e pagavo 60.000 lire al mese, adesso sto al Monte, la lascio lassù, oppure mi fanno la multa perché la metto vicino alla porta di casa. Reputo invece Santa Lucia una cosa che va fatta in tempi veloci, ma i tempi non li detta, in questo caso l'Amministrazione comunale. Non è vero che non c'è la valutazione d'impatto ambientale, perché c'è una relazione amplissima sulla valutazione d'impatto ambientale, fatta dal prof. Cecchetti e dall'ing. Serra di Scienze ambientali, i quali hanno an-

che dato delle indicazioni precise: ridimensionare la proposta Tamino dei 700 posti macchina perché c'è un impatto ambientale troppo alto che rischia di squilibrare tutto il traffico della città su quell'area, congestionandola. Questo studio ha richiesto una ulteriore verifica, un ulteriore ritorno a un numero ridimensionato di posti che si vanno a ottenere su un parcheggio che non è solo un parcheggio.

Parlando di traffico e trasporto pubblico, nessuno ha detto che solo spostando il capolinea degli extraurbani sul nodo interscambio che sta sotto il parcheggio di Santa Lucia andiamo a decongestionare un'area delicata come quella del Mercatale. Il parcheggio di Santa Lucia ha una valenza e un indotto sul quartiere di Santa Lucia, che sempre secondo la valutazione d'impatto ambientale Cecchetti-Serra, addirittura viene quantificata: si quadruplicano i valori del commerciale, dell'abitativo di quell'area. Questa è stata una scelta su cui l'Amministrazione insiste. Santa Lucia deve essere il parcheggio che decongestiona il centro storico, in una scelta ormai fatta. Ricordo dei sorrisini ironici quando si parlava di Agenda 21 qualche mese fa, che invece ha riscontrato nella città un'attenzione maggiore. La cosa mi ha anche un po' sorpreso, conoscendo gli urbinati, poco inclini a queste cose.

Il piano urbano del traffico che proponiamo, per lo meno le idee guida soprattutto sul centro storico che è il fulcro della vita della nostra città va in quella direzione. Mechelli diceva che è una direzione, è un passaggio. D'accordo, è un primo passaggio, è regolamentare una struttura all'interno del centro storico. Abbiamo detto che via dello Spineto non la facciamo pedonale perché non riteniamo quell'area — di cui Moravia scrisse in un suo articolo — adatta, però anche su quella abbiamo previsto traffico limitato e non abbiamo messo la sosta, com'era fino a qualche anno fa, perché è un percorso da farsi per chi abita in San Bartolo. Questo progetto tutela i residenti, non è vero il contrario. Io abito in centro storico, lavoro nel centro storico, vivo il centro storico forse più di qualcun altro, nel senso che ho la fortuna di abitare in centro storico e credo che quello che serve al centro storico sia una regolamentazione seria, con idee, proposte e

regole chiare. Il problema che sollevava il consigliere Gambini, è uno dei problemi. Nella relazione del PUT si parla del problema dei controlli, dicendo che sono carenti. In questi due anni abbiamo assunto due vigili urbani, abbiamo rafforzato il corpo di polizia urbana e adesso siamo per dare delle regole chiare da far rispettare ai vigili urbani. Credo che se ci può essere a volte un'accusa di ambiguità per le ordinanze, in questo modo sono finite le ambiguità per chi deve far controllare ma anche per chi deve ottemperare a queste cose. E' importante la conoscenza di questo piano. Qualcuno diceva di mettere i cartelli dei parcheggi, all'ingresso della città metteremo un pannello grande per dare subito la possibilità di capire bene come camminare, come adeguarsi a queste questioni. Per esempio, a via della Stazione, se voi venite nei week-end di primavera, quando arrivano i turisti il venerdì mattina, il Pollicino che sale da via della Stazione è pieno. Tutto l'anno ci sono gli studenti che parcheggiano fino alla curva della Conca, 240 posti macchina e salgono a piedi. La navetta che sale dalla Stazione, che ha enti minuti di percorrenza, dalla piazza a via della Stazione, è usata da non più di 30-35 persone ogni mattina. A testimonianza che venti minuti non sono un tempo così lungo. Probabilmente le manifestazioni che abbiamo fatto l'anno scorso "centro in fretta", con la navetta, non le ha viste nessuno, l'anno scorso e comunque ci sono soluzioni più rapide, più facili, o più comode.

Questo per dire che non è vero che non si è fatto niente. Io ho detto che per capire bene e per fare bene le cose intorno alla città, bisogna prima capire cos'è il centro storico e adeguarlo a quello che vogliamo, poi capire chi usufruisce del centro storico e dare delle risposte. Abbiamo creato parcheggi interscambi per chi lavora all'interno del centro storico, quindi bus navetta che sale il Pincio, scendono i dipendenti davanti all'università, davanti al Comune, in via Veneto, in piazza e l'ultimo giro è alle nove meno un quarto. La stessa cosa per l'altra grande utenza che arriva in città, i pendolari: via della Stazione, bus-navetta con la stazione, perché finché non regolamentiamo i parcheggi attorno al centro storico abbiamo delle situazioni particolari. Borgo Mercatale è un par-

cheggio che deve lavorare di più rispetto a quanto ha fatto fino adesso. Nella proposta di piano che noi facciamo, avete visto Statale 76 bis, zero parcheggi: le 64 macchine che stanno al tennis non ci vanno più, perché non è corretto mettere le macchine lì. Noi abbiamo un parcheggio sottoutilizzato. E' vero che non bisogna imporre e quant'altro, ma probabilmente dobbiamo creare a Borgo Mercatale situazioni diverse per le varie utenze. Borgo Mercatale attualmente è sottoutilizzato, ci sono picchi di utilizzo in concomitanza delle sessioni di esame e delle tesi di laurea. E l'avete visto anche dalla relazione.

Non è che tutto viene da solo, invece quella relazione ci ha permesso di scrivere delle regole certe da far rispettare e osservare. Mi stupisco sempre di più di certe cose. Attualmente, in via Veneto c'è scritto "divieto di transito", si passa con il bus-navetta. Quello che passa e che rischia di prendere sotto mio figlio, si arrabbia perché mio figlio è uscito fuori e quasi quasi, chi stava intorno dava ragione a questo. L'educazione è anche nostra, si deve essere sempre controllati, perché sapete benissimo che in autostrada, quando si può, si supera abbondantemente il limite dei 130 chilometri. Occorre un minimo di coscienza anche da parte nostra. Vedo delle situazioni allucinanti: "il vigile non c'è, io passo ugualmente". Siamo in periodo in cui tutto è permesso, quindi "faccio quello che mi pare", probabilmente questa sarà una politica per il futuro. Credo che su queste cose dobbiamo riflettere, e molto vale il discorso dell'informazione, una cosa importantissima.

Circa i permessi, riguarderemo i 900 permessi che sono stati dati. Sicuramente toglieremo i permessi per "riparazione computer" che sono stati dati, oppure i tre permessi strani che sono stati dati dal corpo dei vigili urbani e che nel controllo abbiamo eliminato. Faremo un controllo incrociato sui residenti, faremo un controllo più serrato, agli artigiani non daremo più di tre permessi, il primo gratuito e li altri due a pagamento. Circa i professori universitari, se l'università di Urbino ha 49 istituti e per i 49 istituti vuole un permesso perché c'è l'esigenza di andare alla sede centrale tutti i giorni, noi risponderemo "se non trovate posto a piazza

---

 SEDUTA N. 34 DEL 13 LUGLIO 2001
 

---

Rinascimento andate al Mulino”, perché il permesso non equivale al posto di sosta. Questa è un'altra cosa da chiarire bene. Noi abbiamo fatto la scelta delle aree di massimo rispetto proprio per questo motivo, e abbiamo invertito le questioni. Non è il permesso che dà chissà cosa; il permesso dà la possibilità di entrare e di verificare, molto spesso ci sarà e molto spesso no.

Bartolucci ha fatto un ragionamento serio. Noi abbiamo liberato via Saffi anche per chi va in carrozzina. Abbiamo due-tre casi di ragazzi che hanno avuto sempre problemi a parcheggiare là. Questo è un altro dei motivi per cui abbiamo inteso liberare via Saffi dalle macchine. Anche da parte dei residenti la cosa è stata accettata.

Ripeto, è un piano che va nella direzione di una diversa proposta per la città, ci sono soluzioni ai problemi, ci sono norme chiare da far rispettare e da far conoscere ai cittadini.

L'impegno nostro è quello di accelerare e restare nei tempi di attuazione del piano. Questo sarà il nostro impegno per i prossimi due anni.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Solo poche battute, anche perché credo che questo sia un punto estremamente importante.

Il piano urbano del traffico viene dalle normative nazionali, ma anche qui c'è stata una scelta dell'Amministrazione, perché quasi nessuna città si è dotata di questo strumento, quindi ci abbiamo lavorato, anche se con ritardi, con problemi, con difficoltà, e la città fa la scelta di dotarsi di uno strumento che pochissime altre città hanno, quindi una scelta di qualità. In questo senso il piano urbano del traffico è linea con l'elaborazione che l'Amministrazione comunale sta portando avanti, perché il Prg, il piano di riqualificazione della città, l'adesione ad Agenda 21, adesso il PUT credo debba essere considerato come un lavoro portato avanti non in modo parziale o separato da un contesto più complessivo. Altrimenti si poteva fare qualche ordinanza, risolvendo qua e là qualche problema. La questione è il contesto e avere un'idea della città. E' in linea con le altre cose e credo sia uno strumento importante in questo

senso.

Diversi hanno sottolineato la questione del trasporto pubblico: propongo che a settembre si invitino al Consiglio la presidenza e la direzione dell'Ami e si affronti nello specifico la politica del trasporto pubblico, perché credo avrà sviluppi rispetto agli indirizzi di legge, ma penso che sia necessario vedere bene nel merito le necessità dello sviluppo del trasporto pubblico, quindi propongo che a settembre si faccia un Consiglio a cui invitare l'Ami per discutere delle questioni del trasporto pubblico.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il punto 5 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva con 14 voti favorevoli e 3 contrari (Foschi, Rossi e Ciampi) e 1 astenuto (Pandolfi)*

*(Esce il consigliere Serafini: presenti n. 17)*

**Piano di lottizzazione della zona residenziale di espansione “Zona E” di Canavaccio di Urbino — Opere di completamento — Approvazione progetto preliminare, programma lavori e piano maggiori oneri indotti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 6: Piano di lottizzazione della zona residenziale di espansione “Zona E” di Canavaccio di Urbino — Opere di completamento — Approvazione progetto preliminare, programma lavori e piano maggiori oneri indotti.

Ha la parola l'assessore Ubaldi.

GIORGIO UBALDI. Chiediamo il rinvio di questo punto per una verifica ulteriore dei lavori e anche per la copertura finanziaria che avevamo previsto in una certa maniera.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di rinvio.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

**Progetto di ampliamento e sistemazione  
pavimentazione cimitero di  
Canavaccio — Approvazione progetto  
preliminare, programma lavori e pia-  
no maggiori oneri indotti**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 7: Progetto di ampliamento e sistemazione pavimentazione cimitero di Canavaccio — Approvazione progetto preliminare, programma lavori e piano maggiori oneri indotti. Ha la parola l'assessore Ubaldi.

GIORGIO UBALDI. E' il completamento della proposta di costruzione di 240 loculi e della sistemazione di tutti i percorsi all'interno del cimitero. Canavaccio è una frazione in espansione, le previsioni urbanistiche danno un alto indice di costruzione su quell'area e noi con un lavoro di 382 milioni di realizzare 240 loculi, sentieri e sistemazioni globali di tutto il cimitero. Questo che vedete è l'intervento che si vuol fare, che per noi dovrebbe essere risolutivo del problema di Canavaccio, questo è il vecchio cimitero, questi sono i loculi esistenti e questi sono quelli che si andranno a fare. Tra l'altro, per avere un accesso più "morbido", si prevede un ingresso anche a lato valle, fra le due stecche di loculi. Quindi, sistemazione di tutta l'area con percorsi pedonali, con dislivello massimo di 1,5 e completamento dei loculi.

Abbiamo modificato l'intervento dei loculi. Soprattutto i loculi non saranno più con il tetto piano sopra il terrazzo, ma impreziosiremo i loculi stessi, non creando sempre questi terrazzi.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Mechelli.

LINO MECHELLI. Condivido la proposta e rivolgo un suggerimento all'assessore Ubaldi. Bene i camminamenti con autobloccanti, ma da una verifica sul posto con gli abitanti, oltre a fare dei camminamenti, siccome il terreno è un po' scosceso, occorrerebbe fare degli scorrimenti per risalire. Inoltre, dato che fanno anche degli scavi, la possibilità di un punto per l'approvvigionamento dell'acqua anche a valle, di poco costo. Quindi, scorria-

mo per le persone anziane in modo particolare e un punto per l'approvvigionamento dell'acqua.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Foschi.

ELISABETTA FOSCHI. In sede di Conferenza dei capigruppo era stato detto che per questo punto all'ordine del giorno, come per il precedente, non c'è copertura finanziaria. Il precedente punto è stato rinviato anche perché non c'è la copertura finanziaria, ma questo? Che sia un'esigenza degli abitanti di Canavaccio lo sappiamo tutti, perché ormai non c'è riunione in cui non reclamino per lo stato del cimitero.

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Nella riunione dei capigruppo si era detto che dovevamo verificare la copertura finanziaria per quanto riguardava questi due punti, in quanto non avevamo verificato il meccanismo di copertura finanziaria. Sul primo punto non c'è la copertura finanziaria, quindi viene rinviato. Guardando meglio il secondo punto relativo ai lavori per il cimitero di Canavaccio si è compreso meglio che la copertura finanziaria è quella derivata dalla vendita dei loculi, come abbiamo fatto fino adesso per i cimiteri realizzati. Tutti gli ampliamenti dei cimiteri nelle frazioni sono stati realizzati con il meccanismo dell'autofinanziamento, vendita dei loculi ed espletamento dei lavori. Abbiamo sempre fatto così: era sfuggito questo meccanismo. Agli uffici finanziari Rossi è arrivato un anno fa, pratiche di questo tipo non erano state valutate altre volte, è venuto fuori che poteva essere questo il meccanismo, ed è regolare. (*Interruzione del consigliere Foschi*). E' da cancellare. Rimangono solo i proventi da vendita di loculi. Quindi, il punto recita: "di dare atto che l'importo complessivo previsto in 382 milioni sarà finanziato con i proventi derivanti dalla vendita dei loculi".

PRESIDENTE. Pongo in votazione il

punto 7 dell'ordine del giorno, con le osservazioni fatte dal consigliere Mechelli.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

### **Affidamento all'AMI gestione parcheggio Borgo Mercatale**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 8: Affidamento all'AMI gestione parcheggio Borgo Mercatale.

Ha la parola l'assessore Stefanini.

LUCIANO STEFANINI. Questo atto costituisce la parte finale di un percorso che il Consiglio comunale aveva già avviato anni fa, quando aveva stabilito che nello Statuto prima del consorzio Ami e poi della Spa Ami Trasporti fosse inserito che l'azienda avesse compiti non soltanto connessi con il trasporto in senso stretto ma con tutto il sistema della mobilità.

Questo affidamento viene regolato da una convenzione che avete allegata, i cui punti essenziali sono, anzitutto all'art. 2 in cui si parla di durata e del canone annuo che l'Ami riconosce al Comune, quantificato in 300 milioni più Iva, su una norma transitoria che riguarda il trasferimento di una unità di personale dipendente del Comune, attualmente presso l'ascensore che dovrà essere comandata all'Ami o assunta, all'art. 3. All'art. 4 si parla di modalità di fornitura del servizio. In particolare in questa fase iniziale, la convenzione prevede che l'Ami erediti le modalità di gestione del parcheggio così come sono, ma con l'impegno contrattuale a predisporre un dettagliato programma di esercizio del parcheggio e dell'ascensore insieme, finalizzato ovviamente, oltre che a valorizzare il parcheggio e l'ascensore stesso, ad estenderne l'utilizzo in termini di orario o di specifiche utenze. Nel piano del traffico c'è qualche indicazione molto sommaria sulle modalità con cui i parcheggi a pagamento potrebbero o dovrebbero essere gestiti, in particolare per quanto riguarda la regolamentazione delle tariffe e la differenziazione delle tariffe sulla tipologia di utenza che a Urbino è abbastanza atipica rispetto alle situazioni di altre

città anche di piccola o media dimensione.

Abbiamo più volte segnalato il fatto che Urbino attrae una utenza consistente tipo lavoro-studio, una utenza che dal punto di vista anche dal costo del trasporto, complessivamente è debole; per esempio è abbastanza impensabile prevedere che la tariffa ordinaria venga adottata per tutti gli utilizzatori del parcheggio o dei parcheggi, ma occorrerà prevedere degli abbonamenti che oggi sono organizzati in modo un po' troppo rigido, sostanzialmente un abbonamento mensile fisso. Non siamo stati in grado, nei due anni in cui abbiamo provato a ragionarci ad avere informazioni sufficienti sull'utenza per programmare delle modalità diverse di gestione del parcheggio. Potevamo assegnare un incarico esterno, magari costoso, che potesse prevedere questa cosa. La società Ami ha gli strumenti per predisporre un progetto, un piano di utilizzo del parcheggio stesso, anche perché ha maturato, nel contempo, l'esperienza nata dalla valutazione dell'uso e del piano di gestione dell'altro grande parcheggio di cui si sta parlando, quello costruendo di Santa Lucia. Proprio basandoci sulle competenze maturate negli ultimi mesi, abbiamo ritenuto che, anziché accedere noi come Amministrazione comunale ad una competenza esterna per fare un progetto, l'Ami stessa potrebbe o dovrebbe, in questo caso, predisporre un programma di utilizzo, presentarlo per l'approvazione all'Amministrazione comunale e in quella sede prevedere la riorganizzazione del funzionamento di parcheggio e ascensore.

Alcune linee guida sono già state in qualche modo concertate, non ancora stilate formalmente. Una delle idee che sicuramente riducono i costi della gestione è quella di unificare le due casse attualmente distinte di parcheggio e ascensore, ottenendo, per esempio, il risparmio di almeno una persona. Ricordo che nella gestione dell'ascensore, da più di un anno il Comune attinge anche a personale provvisorio e questa situazione, tutto sommato, facilita questa transizione di gestione e l'unificazione della gestione del parcheggio e dell'ascensore, pertanto è previsto anche un certo risparmio indotto proprio da questa opportunità.

Il secondo elemento rilevante riguarda la modalità con cui vengono stabilite le tariffe.

Qui si fa riferimento a delibere che sono già approvate dall'Amministrazione comunale per quanto riguarda, per esempio, le tariffe degli abbonamenti, il costo della tariffa ordinaria del parcheggio. E' chiaro che nel momento in cui viene affidata la gestione all'Ami si propone di mantenere la struttura tariffaria, relativamente bassa per un parcheggio realizzato in quel modo, di 1.200 lire/ora per il parcheggio scoperto e di 1.500 lire/ora per quello coperto.

Questi sono gli elementi più importanti della convenzione. L'altro dato che occorre segnalare e che è stato incluso nella convenzione, riguarda il momento in cui l'Ami realizzerà e acquisirà la gestione del sistema completo dei parcheggi. In particolare quando sarà realizzato anche il parcheggio di Santa Lucia tutto il sistema tariffario e il piano di gestione del sistema dei parcheggi nella città sarà ridiscusso, ridisegnato e in quell'occasione il Comune si riserva, anche se la cosa è giudicata improbabile, l'opportunità di chiudere l'affidamento, di cambiare completamente la modalità di gestione, eventualmente affidandola ad altro soggetto. Nel momento in cui l'Ami si trasformerà da attuale struttura per mobilità, trasporti e gestione dei parcheggi in Spa per i trasporti con l'ingresso dei privati — questo è previsto nella legge nazionale e anche in quella regionale: l'ipotesi della "legge Burlando" che a livello di bacino esteso entrino nell'Ami trasporti anche privati — l'affidamento del parcheggio potrà essere completamente ridiscusso ed eventualmente rimodulato.

La copia della convenzione è stata consegnata ai consiglieri. Sono state effettuate alcune modifiche per le quali c'era l'impegno non scritto, in particolare questo progetto di cui ho parlato poco fa ed è stata richiamata nella convenzione anche la delibera del Consiglio e della Giunta comunale che introduceva gli abbonamenti. Nella versione precedente sembrava che ci fosse una modifica alla modalità di gestione per cui gli abbonamenti non fossero quasi più previsti. In realtà ci si era dimenticati di richiamare quella delibera di Giunta che ovviamente resta valida, mantenendo anche la distinzione fra tariffa oraria e tariffa per abbonamento mensile, almeno nello stato attuale della gestione.

All'art. 3 è quantificato in 300 milioni il canone annuo, da rivalutarsi annualmente in base agli indici Istat, che l'Ami pagherà al Comune per la gestione del parcheggio. Da dove nasce questa cifra? Attualmente il risultato netto di gestione di ascensore e di parcheggio, portato a regime l'ascensore in particolare nel 2001, quindi con un conto di previsione, è attorno ai 190 milioni. Negli anni precedenti, sia il parcheggio sia l'ascensore hanno in realtà incassato cifra piuttosto basse. L'ascensore ha avuto un risultato netto, negli anni 1998-2000 attorno ai 30 milioni, nel 2000 addirittura è stato chiuso. Le previsioni 2001 sono di introiti superiori, pari a 60 milioni all'anno già nel bilancio attuale, mentre per il parcheggio l'utile per il Comune è sempre stato attorno ai 140-150 milioni: 132 nel 2000 e 120 nel 1999, perché c'è stato qualche periodo di chiusura.

Fra la vecchia gestione e l'affidamento all'Ami è previsto un maggiore introito per il Comune di oltre 100 milioni. Questo a parità di modalità di gestione. Noi riteniamo che se il parcheggio potrà — e sicuramente dovrà — essere gestito meglio in termini di utilizzo, di servizio, di orari di apertura e chiusura, questo dovrà essere necessariamente fatto senza dover ritoccare il sistema delle tariffe, quindi senza dover aumentare, riportandole magari agli standard che voi conoscete in altre città. Le tariffe ad Urbino sono decisamente più basse di quanto non lo siano altrove e questo fa i conti con il fatto che anche gli introiti non siano così rilevanti. Se ci saranno dei miglioramenti nella gestione noi riteniamo che 100 milioni all'anno siano sostanzialmente adeguati, siano una stima che favorisce il Comune. Eventuali ulteriori cifre di bassa entità, miglioramenti nella gestione che dovessero tradursi anche in maggiore utile nella gestione, finiscono in un'azienda di cui il Comune di Urbino è proprietario, quindi con benefici che se non sono diretti in termini di cassa specifica, lo sono in termini indiretti, di altri servizi e magari di non necessità di ripiano. Questa cosa in ogni caso rafforza l'azienda. Uno dei motivi per cui la Giunta insiste affinché l'affidamento venga assegnato in tempi rapidi è anche questo: dare alla nostra azienda una opportunità e cominciare già da

SEDUTA N. 34 DEL 13 LUGLIO 2001

quest'anno ad incassare qualcosa in più che già sappiamo tutti essere piuttosto problematica.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Pandolfi.

**CLAUDIA PANDOLFI.** Non è la prima volta che intervengo in merito alla politica di privatizzazione dei servizi portata avanti dall'Amministrazione. Parto dal fatto che purtroppo gli enti locali sono stati oggettivamente ridimensionati nella loro operatività per effetto del taglio delle risorse, e proprio questa è stata una forte sollecitazione alla privatizzazione dei servizi. E' pur vero che al di là delle difficoltà oggettive ce gravano sugli enti locali, il centro-sinistra è stato responsabile di un orientamento teso a ridimensionare la funzione degli enti locali in nome di esigenze di contenimento della spesa. Questo però a mio avviso non significa che il concetto di autonomia locale debba essere ridotto a una pura gestione economica di tipo aziendale. Soprattutto per un ente amministrato anche dalle sinistre, non significa accantonare o porre in terzo, quarto, quinto piano le ragioni della solidarietà, ragioni che passano anche attraverso il sostegno all'occupazione locale e attraverso la salvaguardia dei diritti di chi lavora. Per parte mia penso che sia tempo di rimettere in discussione l'orientamento attuale, di portare avanti, se non di costruire, quelle ragioni della solidarietà di cui parlavo prima, di riempire di contenuti politici il concetto di autonomia locale e credo che una strada percorribile dovrebbe essere la valorizzazione della gestione pubblica contro le logiche della privatizzazione. In questo mi allineo a un documento nazionale di Rifondazione comunista sulla politica degli enti locali. Queste logiche di privatizzazione peraltro, seppure servono a contenere la spesa non portano, se non raramente, ad un miglioramento dei servizi offerti ai cittadini. E' sotto gli occhi di tutti la non brillante situazione dell'igiene urbana dopo l'affidamento all'Ami. E' di quest'ultimo mese la situazione dell'acquedotto di Schieti, dove da quindici giorni manca l'acqua potabile anche per gli usi domestici ed è sotto gli occhi anche la velocità con cui il Megas, che ha in gestione l'acquedotto sta

ponendo rimedio al problema. A prescindere comunque da motivazioni politiche di ordine più generale, in merito alla cessione di cui stiamo discutendo oggi, ho due domande da porre e una seria preoccupazione da avanzare. Due domande che riguardano il sostegno all'occupazione e la qualità dei servizi offerti ai cittadini.

Innanzitutto chiedo che fine faranno, passati il periodo di transizione, le persone della cooperativa che attualmente lavorano al parcheggio, e devo dire che l'idea di una possibilità di perdita di lavoro, almeno a me preoccupa molto. In secondo luogo, che garanzie abbiamo sulla qualità dei servizi? Stefanini ha detto che il servizio dovrà funzionare meglio e credo anche l'ascensore, ma che garanzie abbiamo sulla qualità dei servizi viste le purtroppo scarse capacità di controllo sulla qualità stessa che questa Amministrazione finora ha dimostrato?

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Ciampi.

**LUCIA CIAMPI.** Di dare in gestione il parcheggio e l'ascensore l'avevo detto due anni fa, visto che il Comune era sempre in deficit, quindi è un'operazione positiva, però lo Statuto prevede la possibilità di concedere i servizi all'Ami ma non prevede l'obbligo. Quindi, mi chiedo: prima di assegnare un servizio all'esterno, sul mercato è stato cercato un soggetto idoneo che offrisse le migliori condizioni economiche e funzionali? Oltretutto, se si dà all'Ami che poi lo può dare in concessione, è il consolidamento di una situazione di monopolio, ancorché pubblica, a tutto svantaggio dell'imprenditoria locale e della comunità amministrata, perché penso che sia un imperativo dell'Amministrazione cercare le situazioni più vantaggiose. Se l'unico interlocutore è l'Ami, come facciamo a sapere che quella è la cifra migliore, chi ce lo dice? Ci deve essere un bando, una gara, ci devono essere più richieste. Alla fine l'Ami mi sembra un acchiappatutto. Basta vedere i prezzi che fa per il trasporto scolastico. Oltretutto fa dei prezzi e poi scende anche a patti, perché a me risulta che lo fa con tutti i Comuni. Fa 50 milioni al Comune di

Urbino e poi scende a 40? Fa 10 milioni al Comune di Petriano, poi scende a 7. Se viene stabilito un prezzo solo dall'Ami e lo sconto lo fa solo l'Ami, è chiaro che farà lo sconto che vuole. Mi chiedo: è stata fatta una ricerca sul mercato di più persone? Mi sembra la Coop: "La Coop sei tu".

PRESIDENTE. Ha la parola il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Mi sembra che siano state dette cose tali, che forse è bene dare qualche elemento, perché credo possa servire al prosieguo del dibattito, alla discussione che si può fare. Sono state dette cose che non hanno alcun fondamento. Bisogna intendersi, altrimenti si rischia di discutere del nulla. Una serie di azioni, dell'Amministrazione in questo caso, vanno in una direzione: quella di cercare di mantenere un controllo da parte del pubblico su una serie di strutture di gestione dei servizi che debbono essere aperti anche al privato, che gradualmente saranno sempre più aperti al privato nella gestione, ma di cui è necessario mantenere il controllo proprio perché sono situazioni delicate.

La scelta fatta, l'indirizzo per cui si è lavorato è proprio questo, quindi bisogna capirsi.

Parto dalla richiesta che faceva la signora Ciampi per comodità. E' stata fatta una ricerca sul mercato per gestire il parcheggio di Mercatale? No, non è stata fatta una ricerca sul mercato, ci siamo dati uno strumento come Amministrazione comunale, come città. Non so neanche se allora il Polo ha votato a favore o contro, ma al di là di chi ha votato si è votato, la città ha fatto la scelta di dotarsi di uno strumento del quale la proprietà è per il 51% del Comune di Urbino, il 49% di altri Comuni e dell'Aspes di Pesaro. Quindi, totale capitale pubblico adesso, poi, sulla base della legge entreranno nella società per azioni di trasporti anche altri soggetti pure privati e quindi si dovrà vedere come procedere all'assetto della struttura aziendale e della gestione. Ma questo è lo strumento che ci siamo dati fino ad oggi. Altrimenti sarebbe stato tutto in mano soltanto al mercato, perché l'alternativa alla creazione della società per azioni dei trasporti e mobilità

quale poteva essere? Abbiamo detto "non può essere solo il trasporto pubblico, c'è un complesso di situazioni legate che riguardano la mobilità", quindi il parcheggio, gli ascensori, altre strutture, e il discorso si può anche allargare. Proprio per questa coerenza, per questa visione complessiva è stata fatta una scelta giustissima di esercitare il controllo in un settore, quello dei servizi di trasporto che è delicatissimo ed è una cosa importantissima per la collettività. Se non si faceva questo, se non si creava l'Ami trasporti in questo modo, l'alternativa era quella dei privati da soli, non con il pubblico, perché ci sono le gare, il pubblico sarebbe stato totalmente fuori e avrebbero gestito soltanto i privati. Mi rendo conto che ci sono due indirizzi diversi, uno che pensa a dire "soltanto pubblico", ma non si capisce bene e l'altro più propenso a un ragionamento di mercato, ma così stanno le cose, qualche volta c'è anche una via a metà strada che una città è bene che metta in piedi.

Non è stata fatta una ricerca sul mercato perché rispetto a questo alla città si è data uno strumento importantissimo all'avanguardia nella provincia, nella regione, per il quale ci siamo mossi fra i primi, per il quale adesso sono gli enti pubblici a condurre il gioco, sono gli enti pubblici a impostare il ragionamento delle fasi successive anche rispetto alle leggi, alla trasformazione della gestione dei servizi, non è qualcun altro, cosa che non sarebbe stata in questi termini se non ci fossimo mossi per tempo. E' questo il passo che è stato fatto, con una gestione positiva. Credo che abbiamo fatto un passo importante e ci siamo dati questo strumento. Siamo all'avanguardia su questo terreno a livello provinciale, regionale, interregionale, vengono a vedere come abbiamo fatto queste cose, siamo stati i primi a muoverci in questa direzione: mi spiegate perché il parcheggio del Comune di Urbino, nel momento in cui l'Ami gestisce il sistema della mobilità, alcuni parcheggi a pagamento, tutti i parcheggi del Comune di Pesaro, gestirà fra poco tempo tutti i parcheggi del Comune di Fano non avrebbe dovuto gestire anche questa cosa? Noi Urbino, sede dell'Ami, presidenza e assetto dell'Ami, direzioni varie dell'Ami, 51% di proprietà del Comune andiamo a fare un altro

tipo di ragionamento e ci mettiamo sul mercato? Credo che sia una cosa fuori dal mondo, perché viene da questo ragionamento. Se fossimo stati in campo aperto, non ci fosse stato nessuno strumento, fossimo partiti da zero è chiaro che ci si sarebbe messi sul mercato, si sarebbe visto quali erano i soggetti e buonanotte. Il ragionamento è più complessivo, è fatto in modo più organico, altrimenti in questo modo si risolve il problema del parcheggio con qualche punto in più ma il problema dei trasporti lo avrebbe gestito tutt'altro soggetto e le nostre popolazioni sarebbero state in ginocchio, affidandoci soltanto alla norma e alla regola del mercato.

La signora Ciampi dice "l'Ami, sui trasporti dà delle indicazioni e poi scende a patti". Questo è un fatto negativo? L'Ami è uno strumento pubblico, è chiaro che fa i suoi conti, ma questa è la differenza rispetto al privato, nel senso che è vero che ha un costo per le scuole, ma provino le scuole a non andare dall'Ami e vadano dai privati per vedere quanto costano. Dopo bisogna vedere i servizi, perché l'Ami i servizi li deve dare con tutte le garanzie. Le scuole lo possono fare: si provi.

Il fatto che l'Ami discute con le Amministrazioni comunali, con le città sul senso del servizio che si deve offrire, ragiona, vede e svolge anche una funzione di carattere sociale, è negativo? Io credo sia positivo, proprio in una logica diversa da quella indicata soltanto dal mercato.

A Claudia Pandolfi dico che forse non si è compreso bene cos'è l'Ami. Se tu mi parli di privatizzazione, ti dico che privatizzazione è il fatto che il Comune dà in gestione il parcheggio a una cooperativa, che è un soggetto privato. Se io come Comune do in gestione il parcheggio a una struttura che è del Comune, un Spa ma proprietà solo degli enti pubblici, la privatizzazione è l'altra e non questa. Mi pare lampante la questione. Quindi stiamo attenti, non c'è un altro tipo di ragionamento.

La salvaguardia del lavoro. Che cosa vuol dire? La concessione all'Ami del parcheggio di Borgo Mercatale vuol dire che non si considerano i lavoratori? No, perché credo che l'Ami stabilirà le regole attraverso le quali gestire quella struttura: se sarà la cooperativa

attuale il lavoro sarà salvaguardato, se sarà un'altra cooperativa — a parte il fatto che ci sono le regole per cui chi subentra deve avvalersi di un certo tipo di personale — il lavoro sarà ugualmente salvaguardato, se sarà l'Ami con suo personale, avrà bisogno di più personale, quindi assumerà gente che gestirà il parcheggio. Lì ci vorranno tre persone, dieci persone, venti persone sia che gestiscano una cooperativa, l'altra, oppure l'Ami direttamente. Se lo gestirà l'Ami direttamente, dovrà assumere altra gente che non lavorava.

Il riferimento all'acquedotto di Schieti mi pare del tutto fuori luogo, anche perché lì non c'entra sicuramente nessun privato. Abbiamo dato l'acquedotto al Megas: primo, non c'è nessun ritardo nelle cose che sono accadute per l'acquedotto, ne discutiamo fino a domani mattina. Ammesso che fosse, il ragionamento è il contrario: il Megas non è nemmeno una società per azioni che può essere configurata come soggetto privato anche se di proprietà di enti pubblici, il Megas è un consorzio fra Comuni, si trasformerà giovedì prossimo in Spa pubblica, composta soltanto da Comuni quindi è come se fosse un Comune. Anche qui stiamo attenti, il ragionamento potrebbe essere il contrario: se si desse la gestione dell'acquedotto a un privato potrebbe funzionare meglio che non darla a un consorzio di Comuni.

Ho dato qualche elemento in più per valutare meglio le questioni, perché forse a volte non ci comprendiamo, ma credo che si debba partire da visioni corrette, dopodiché ognuno può fare il suo ragionamento, anche qui alterno e contrapposto, ma i punti di partenza devono essere corretti.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Mechelli.

**LINO MECHELLI.** Intanto l'Amministrazione si trova a un bivio. Non è il fatto di dare in gestione il parcheggio e l'ascensore all'Ami, a un'altra ditta o a una cooperativa. O affida la gestione all'Ami quale azienda in parte di proprietà, o comunque deve procedere a un appalto con tutti i rischi e le conseguenze che ci possono essere di un appalto pubblico, e mi riferisco a quanto detto circa la certezza e la sicurezza

del posto di lavoro a quella cooperativa, a quei soggetti. Quindi una soluzione diversa va trovata.

Intanto faccio una raccomandazione all'Amministrazione e all'assessore Ubaldi in particolare di gestire i servizi in modo adeguato e funzionale fino all'ultimo giorno che appartengono al Comune, perché sembra che si arrivi all'ultimo giorno, non si riesce più a gestire, c'è un servizio scadente, non abbiamo persone da sostituire. Questo è capitato altre volte: bisogna fino all'ultimo momento garantire la qualità del servizio.

Quindi non ho dubbi circa l'opportunità di affidare all'Ami la gestione del parcheggio e dell'ascensore di Borgo Mercatale, ma ho detto anche nel corso degli incontri che ci sono stati una sola cosa, che occorre chiarezza. Patti chiari, nel senso che noi abbiamo affidato all'Ami la gestione dei rifiuti e dello spazzamento della città, abbiamo problemi, tante volte ci siamo lamentati, però il disservizio continua e comunque l'azienda è del Comune. E allora, sono d'accordo ad affidare questo servizio, però dobbiamo chiarire subito dall'inizio tutti gli aspetti, anche nel dettaglio, perché l'assessore Stefanini ha rimandato a successivi atti o comunque a successivi confronti con l'Ami la precisazione di alcuni aspetti. Io ne voglio indicare alcuni. Per esempio, all'articolo 4, l'apertura dalle 6,30 alle 24 per ogni giorno dell'anno con servizio di reperibilità notturna. Bisogna precisare cos'è la reperibilità: reperibilità sul posto, con sorveglianza, oppure a chiamata telefonica? Dopo cinque minuti? Dopo mezz'ora? Bisogna precisarlo.

Articolo 5, modalità per stabilire le tariffe. Si prevede l'adeguamento Istat. Bisognerà precisare che l'adeguamento vale per le tariffe e anche per il canone di locazione. Viene precisato? Allora mi è sfuggito.

Inoltre, nel caso in cui si unificasse il costo dei biglietti ascensore e parcheggio, le parti convenute dovranno concordare il nuovo prezzo. Lì pure, se il prezzo aumenta si dovrà prevedere un adeguamento del canone.

Faccio una richiesta precisa: prima di affidare l'incarico all'Ami di gestire il servizio del parcheggio chiedo che sia predisposto e sottoscritto un contratto di servizio. In qualche

modo si rimanda alla Giunta la valutazione di questo, comunque è una garanzia che dobbiamo senza dubbio acquisire.

La definizione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria: bisogna passare al dettaglio, perché c'è sempre da discutere cosa significa lavori ordinari o straordinari.

Siccome nella delibera si richiama il precedente provvedimento di affidamento della gestione del parcheggio di Santa Lucia e del Monte, gradirei essere informato su come è regolata la parte economica dei due parcheggi, compresi gli adempimenti fiscali, come sono quantificati, come vengono regolarizzati i rapporti.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Torelli.

LUIGI TORELLI. Credo che l'operazione che stiamo facendo sia da inserire nell'operazione che abbiamo fatto ultimamente, che riguarda i servizi e che nello stesso tempo ha riguardato la valorizzazione della nostra azienda municipalizzata Ami. Dato che prima abbiamo parlato di piano urbano del traffico, quindi del parcheggio di Santa Lucia e abbiamo detto che l'Ami sarà chiamata a gestire il parcheggio, penso che l'operazione che facciamo questa sera vada inserita in questo tipo di percorso. Quindi noi, come Ds siamo d'accordo su questo tipo di operazione.

Dato che prima sono state dette delle cose, soprattutto dalla signora Ciampi, penso che se l'Ami fosse stata un'azienda privata, allora sarebbe stato giusto chiamare un'altra o altre aziende private, metterle a confronto e vedere chi faceva l'offerta migliore, ma qui abbiamo un'azienda del Comune che quindi ha la possibilità del controllo e della gestione e avremmo dovuto prendere un'azienda esterna. Logica vuole che pensiamo a valorizzare quello che abbiamo.

Il problema, come diceva il consigliere Mechelli, è di vedere in che modo possiamo esercitare al meglio la funzione di controllo sulla gestione dei parcheggi per evitare disfunzioni che si sono verificate in altri servizi dati all'Ami. Per esempio, nel momento in cui si va a fare la carta dei servizi con l'azienda, bisogna

specificare come è possibile aprire al pubblico il parcheggio dopo mezzanotte, in modo che non vadano a parcheggiare in terza o quarta fila dove ci sono i distributori o i bar, come è possibile diversificare i tipi di abbonamento per favorire l'utenza che al mattino arriva dai dintorni della città ecc. Io direi che l'operazione va nell'indicazione giusta. La questione che mi sembra più di riguardo e da approfondire è quella del modo in cui, affidando il servizio all'Ami possiamo avere un controllo del parcheggio e un controllo delle auto in tutta quella zona, perché uno degli scopi principali di questa razionalizzazione dei parcheggi che dobbiamo mettere in opera è quello di togliere le auto dalla statale e dalle doppie e triple file che si creano lungo il tratto dalla porta di Valbona alla statale.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Bravi.

**ADRIANA BRAVI.** Premesso che l'affidamento all'Ami risulterà sicuramente vantaggioso per l'Amministrazione e speriamo anche per i cittadini, considerata la carenza di risorse la proposta che questa sera stiamo vagliando dovrebbe indirizzare le risorse verso...

...il primo è in che modo l'Amministrazione controllerà la qualità del servizio erogato, il secondo quali proposte l'Amministrazione può fare all'Ami per migliorare il servizio in termini di utilizzo e di qualità.

Per quanto riguarda l'aspetto-qualità di cui il nuovo gestore dovrà farsi garante, va sottolineata l'importanza del controllo continuo, sistematico e non, come viene enunciato nell'elaborato, da parte dell'Amministrazione comunale.

E' stato chiesto all'Ami di predisporre un dettagliato programma di esercizio del parcheggio dell'ascensore. Accanto a questo potrebbero essere adottate altre iniziative, potrebbero essere individuati degli indicatori di qualità attraverso i quali si può stimare il servizio, per quanto riguarda gli aspetti della pulizia, del decoro, della regolarità degli orari, della fasce differenziate che dovranno essere concordate.

Potrebbe essere presa in considerazione l'idea di dotare l'ufficio di pagamento di un

punto-clienti dove gli utenti che vanno a pagare possano trovare dei questionari estremamente semplici attraverso i quali possono dare un giudizio sulla qualità del servizio. Può essere istituito un numero di telefono attraverso il quale gli utenti possano segnalare qualsiasi tipo di disservizio, perché purtroppo qualche disservizio c'è stato, c'è e ci sarà. Penso che sia utile da parte dell'Amministrazione venirne a conoscenza al fine di apportare degli interventi migliorativi.

Al fine di migliorare l'attuale prestazione, nell'attesa di istituire un punto informazione con del personale qualificato all'accoglienza e all'informazione agli utenti, si può pensare di installare uno o più computer, liberamente consultabili dagli utenti, sempre nell'ufficio pagamenti, dove questi possano trovare informazioni utili per quanto riguarda i punti di ricezione, gli orari dei musei ecc.

Penso che il passaggio di gestione dovrebbe in qualche modo dare una visibilità ai cittadini, dovrebbe essere l'occasione per far vedere che qualcosa sta cambiando e sta cambiando in meglio.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Foschi.

**ELISABETTA FOSCHI.** Innanzitutto intervengo per ribadire un concetto che forse non è arrivato molto chiaro. Noi non siamo per le privatizzazioni ad ogni costo, intendendo "privatizzazioni" nel senso stretto della parola, cioè l'attribuzione a privati, però siamo assolutamente per un pubblico che sia competitivo e concorrenziale, non accettiamo l'idea che il pubblico debba lavorare perché c'è l'ente che gli dà il lavoro. Anche perché è proprio nell'interesse del Comune che ha il 51% nella Spa ed è nell'interesse dell'Ami essere competitivi anche in ragione del ragionamento che un paio di Consigli fa faceva il Sindaco quando prospettava la soluzione futura dei trasporti in cui anche i privati entreranno a gestire. Quindi è tutto nel nostro interesse avere una società per azioni competitiva. Questo non vuol dire che noi escludiamo la possibilità di dare la gestione all'Ami, tutt'altro, ma vogliamo che la società in cui abbiamo il 51% sia competitiva. Quindi,

quando si dice che forse era il caso di fare un bando pubblico, non è assolutamente per dire no all'Ami, significa dire "vogliamo che la nostra società sia in grado di competere", perché questo dovrà fare. Tra qualche anno non ci sarà più, forse un ente che dirà "tocca all'Ami perché la volontà politica è questa", poiché lì conteranno le cifre, conteranno i bilanci. Magari, il fatto che il Comune ha nel capitale dell'Ami il 51% poteva essere un elemento di vantaggio, un punto a favore dell'Ami nell'attribuzione del servizio, ma il fatto che l'Ami sia per la maggior parte del Comune non esclude la possibilità di fare un bando, anche perché ritengo giusto quello che diceva la collega Ciampi, non abbiamo l'obbligo. L'Ami ha tra le sue ragioni sociali anche quella di gestire i parcheggi, quindi è una società che "può" fare quello, ma dove sta scritto che il Comune ha l'obbligo di dare la gestione all'Ami non l'ho visto.

Dalla precisazione che ha fatto il Sindaco è quasi sembrato voler dire che noi siamo quelli contro il pubblico. Assolutamente no, noi siamo per l'interesse maggiore dei cittadini, poi se questo coincide anche con l'interesse del Comune che la quota maggiore ben venga. Però, il primo presupposto è l'interesse comune dei cittadini.

Nella bozza che ci è stata data si parla di dare il servizio in gestione a terzi. Mi è venuta in mente una cosa che potrebbe anche accadere: che poi la gestione venga affidata nuovamente alla Di Vittorio. Se l'Ami riuscirà a garantire quei risultati e quindi a dare al Comune le cifre che ha prospettato, dando a terzi, cioè alla cooperativa che c'è stata finora il servizio, allora vorrà dire che l'Amministrazione è stata di una incapacità notevole, in questi anni, a controllare il servizio. Questo lo voglio dire a memoria futura, poi se sarà data alla Di Vittorio o no, a me interessa poco.

Mi sembrano troppi dieci anni. Secondo me il termine temporale potrebbe essere benissimo ridotto, anche perché c'è maggiore possibilità di poter controllare. Relativamente all'azione del controllo che spetta al Consiglio, vorrei riallacciarmi a quello che ha detto il consigliere Mechelli, cioè siccome riteniamo opportuno che venga elaborato non solo un piano ma proprio una sorta di contratto di

servizio in cui si indichino bene le competenze e i compiti, riteniamo opportuno che venga presentato prima un allegato a questo documento e non successivamente, anche perché successivamente avrebbe un'importanza ridotta. Proporrei, se possibile, di rinviare questo punto e di allegare il piano. Altrimenti ci vediamo privati di uno strumento importante, se ci viene dato dopo.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Gambini.

MAURIZIO GAMBINI. Anche quando abbiamo concesso il parcheggio in cima a Santa Lucia sono stato un po' critico, proprio perché, riallacciandomi a quello che diceva la collega Foschi, ritengo che noi siamo qui per fare gli interessi dei cittadini, e l'interesse dei cittadini è avere un buon servizio, un ottimo servizio al minor costo. E' chiaro che non riesco a capire quali sono gli interessi dell'Amministrazione nell'avere una partecipazione in un'azienda come l'Ami, comunque questo non intendo neanche capirlo. Quello che mi interessa è capire se l'Ami riuscirà a dare il servizio che promette e riuscirà a garantirlo per tutta la durata del contratto e speriamo anche oltre.

Vorrei fare una proposta. Siccome ci interessa, come consiglieri, sapere che il servizio comunque viene garantito in un certo modo, propongo che l'Ami, visto che non è neanche in concorrenza con altri soggetti, si sottoponga a un comitato di controllo. Contrattualmente credo sia proponibile comporre un comitato di controllo sul servizio, formato da consiglieri o altri soggetti da individuare, della maggioranza e della minoranza, sul servizio svolto. Credo che questo sia il minimo per poter garantire ai cittadini un servizio adeguato, perché alla fine non ci interessa se ci danno 20 milioni in più o in meno, credo che questo sia rilevante ma non determinante; a noi interessa che l'Ami riesca a garantire un servizio ottimale di cui abbiamo bisogno, perché fino adesso i servizi che ha dato non sono stati eccelsi. Non vorrei che fra un anno ci ritrovassimo a doverci lamentare in questa sede o fuori, che il servizio non viene dato e non abbiamo nessuna arma per poter dire al concessionario alcunché.

Diceva giustamente la collega Bravi che stabilire perfettamente tutti i punti su cosa si deve fare è sempre difficile, perché contrattualmente è sempre difficile stabilire le cose dettagliatamente. Io credo che si debba fare un controllo e se ci sono 5-6 componenti del Consiglio o anche tecnici che dicono “il servizio va svolto in questa maniera” sarebbe una cosa opportuna.

Leggo “adeguati massimali assicurativi”. Sappiamo che in un parcheggio sotterraneo o in un ascensore i danni provocati da un incendio o da un incidente possono essere notevoli. Credo che la copertura assicurativa debba essere consistente, perché ci possono essere responsabilità che poi ricadono anche sull’Amministrazione. Se succede un incidente e ci sono 50 miliardi di danni, questa Ami ha le garanzie sufficienti? In fase assicurativa debbono essere messi i massimali, non dire “sufficienti”, perché “sufficienti” o “adeguati” mi sembra poco esplicito.

PRESIDENTE. Ha la parola il consigliere Colocci.

FRANCESCO COLOCCI. Non entro nel merito di ciò che è stato detto, anche perché è stato detto, ma vorrei suggerire che fra le diverse incombenze che si attribuiscono all’Ami vi sia anche l’apertura della rampa di Francesco di Giorgio Martino e la vigilanza sulla rampa stessa. Non so se è possibile, se è il momento, se le caratteristiche lo consentono, se ci sono elementi per farlo, ma il fatto di tenere la rampa chiusa è come impedire uno strumento di decoro e utilizzazione turistica della città. E’ uno spazio che viene usato qualche volta, saltuariamente, per mostre, ma la rampa in se stessa è o dovrebbe essere, magari con una indicazione appropriata, usata come uno dei monumenti eccezionali della città, pur nel suo recente restauro che, magari, ne rende funzionale e anche comodo l’uso. E’ poco meno funzionale dell’ascensore: chi vuole raggiungere Portici Garibaldi, salendo per la rampa non si affatica di certo come salendo le scalette. Quindi, anche per questa ragione funzionale, ma soprattutto per il fatto che costituisce una particolarità eccezionale e una caratteristica dell’architettura

martiniana. Che senso ha avere una cosa di questo genere restaurata recentemente, praticabile e poi tenerla chiusa tutto l’anno? Se è possibile che l’Ami possa assumere questo compito, naturalmente con adeguata vigilanza, perché essendo un monumento con particolari caratteristiche di delicatezza che non può essere lasciato all’abbandono come è successo in una fase, occorre garantirsi attraverso quegli strumenti che sono stati qui richiamati come il contratto di servizio, un contratto rigoroso, che preveda la custodia e la pulizia della rampa stessa, ma rendere praticabile tutto l’anno, per tutto il tempo possibile questo bellissimo spazio.

PRESIDENTE. Ha la parola l’assessore Stefanini per la replica.

LUCIANO STEFANINI. Agli interventi di Pandolfi e Ciampi ha già risposto il Sindaco e io non li riprendo. C’è un elemento rispetto alla possibilità o all’obbligo. La giurisprudenza, in riferimento all’assegnazione del parcheggio di Santa Lucia all’Ami, non è del tutto concorde nell’affermare che noi siamo obbligati ad assegnare a nostra azienda l’affidamento di strutture o servizi che sono inseriti nello statuto dell’azienda medesima. Ci sono sfumature di cui non parlo perché non sono un esperto in questo, però ci sono anche elementi orientati a questa possibilità, tanto è vero che quando è stata affidata la concessione per la costruzione del parcheggio di Santa Lucia, lì è citato anche un parere di un esperto giurista che afferma questo elemento. (*Interruzione*). Ripeto, se un Comune costituisce un’azienda per realizzare un servizio, ha l’obbligo di assegnare a quell’azienda il servizio. La norma non è del tutto chiara, però ha l’obbligo di assegnare a quell’azienda il servizio corrispondente e di metterla in condizioni di funzionare. (*Interruzione*). Se il Comune non è interessato a far gestire a una propria azienda quel servizio, toglie dalla ragione sociale di quell’azienda quella norma. Ripeto, non sono un esperto, però il parere legale che abbiamo chiesto in quella circostanza recita all’incirca così. Questo è il parere legale, che fra l’altro è allegato o è agli atti della delibera che assegnava all’Ami la realizzazione del par-

cheggio di Santa Lucia. Circa l'opportunità di non assegnare l'altro parcheggio all'azienda che abbiamo costruito per realizzare il più grosso parcheggio mi pare non vi siano dubbi. Tant'è che io sono sicuramente concorde con tutte le osservazioni che si riferiscono alla qualità del servizio, però questo è un altro problema. Una cosa è dire "abbiamo un'azienda, l'abbiamo fatta apposta, le assegniamo il servizio", altra cosa è la tutela dell'Amministrazione sulla qualità dei servizi, sull'efficienza dei servizi ecc. Perché l'alternativa era che noi continuassimo a gestire in economia tutte le strutture.

Oggi per il Comune di Urbino, che nel tempo ha esternalizzato e assegnato, seppure a proprie aziende, servizi consistenti, sta diventando una questione da affrontare quella del controllo sulla qualità dei servizi, e ci sono due ordini di controlli. C'è un controllo non dico strettamente politico, comunque di merito sulla qualità dei servizi ai cittadini, poi c'è un controllo specifico, anche tecnico, sulla efficienza e sulle modalità con cui i servizi vengono erogati.

Un po' di tempo fa, quando parlavamo di programmazione e indirettamente di ufficio programma, avevo citato anche questa come una delle esigenze sulle quali il Comune doveva cominciare a ragionare e ad organizzarsi, quindi l'accolgo sicuramente, come sollecitazione a muoverci più rapidamente, in riferimento al controllo e alla garanzia nella qualità dei servizi e nella efficienza con cui i servizi sono effettuati.

Per esempio, per quanto riguarda il controllo sulle attività dell'Ami segnalo che il Sindaco è il presidente dell'assemblea e l'assemblea è l'organo proprietario della struttura, nomina in particolare presidente, direttore generale, consiglio di amministrazione. Quindi, se un'azienda funziona male l'assemblea, anche per via breve può licenziare presidente e consiglio di amministrazione e cambiare le modalità di gestione. Questa è una garanzia, anche giuridica, forte. Poi ci sono le garanzie e i controlli di tipo più soft, anche politici, su cui una Commissione consiliare o di controllo, può intervenire e anche qualche ufficio comunale che regolarmente fa il monitoraggio sulla qua-

lità dei servizi potrebbe fare qualcosa. Questo stiamo pensando come farlo, anche sull'onda di esperienze, purtroppo rare, di altre Amministrazioni.

Non dico un nucleo di valutazione, ma una struttura non politica ma anche tecnica potrebbe essere un'idea da prendere in esame per tutti i servizi effettuati.

Non ci sono altri punti rilevanti se non un paio di osservazioni che possono già essere modificate anche nella convenzione attuale. Per esempio, il consigliere Mechelli diceva che l'aumento delle tariffe dovrebbe indurre all'aumento del canone. Non so se lui ha una versione diversa dalla mia, ma all'art. 5, ultimo comma, è scritto proprio che "indipendentemente dalle tariffe di cui sopra, il Comune di Urbino potrà fissare nuove tariffe. In tal caso potrà essere modificato l'importo del canone annuo di cui all'art. 3", quindi è chiaro che ogni volta che si modifica una tariffa si modifica corrispondentemente, e contrattualizzandolo, anche il canone annuo.

Mi sembra che questo sia inserito, come punto. L'altra cosa relativa ai contratti di servizio in realtà l'avevo data per implicita, nel senso che fra enti concedenti e società concessionarie, per legge i servizi devono essere regolati da corrispondenti contratti. Tanto è vero che con l'Ami nettezza urbana, con l'Ami trasporti abbiamo già contratti di servizio. Il fatto di esplicitare il programma per me era automatico che il contratto di servizio dovesse essere corrispondente a quel programma. Quello che si può fare è inserire, immediatamente dopo la frase che termina con l'obbligo di presentare il programma entro il 31 dicembre, una frase che dica "entro la medesima data dovrà essere stipulato il relativo contratto di servizio", così anche se il richiamo è automatico in riferimento alla legge, è scritto anche nella convenzione.

Per quanto riguarda infine l'osservazione fatta dal consigliere Foschi circa la possibilità di subappaltare la gestione, non è corretto quello che dice, perché intanto l'Ami non ha la possibilità di subappaltare il servizio, ma eventualmente parti del servizio e quando si scrive "parti del servizio che diano opportune garanzie di affidabilità" significa tante cose, in particolare che la responsabilità sulla qualità e sul

contratto di servizio resta in ogni caso in capo all'Ami. Fare come dice lei significa dare una tangente all'Ami... (*Interruzione del consigliere Foschi*). Certo. Il motivo per cui diamo la concessione all'Ami è perché noi, come Comune non siamo abbastanza bravi a gestire i servizi. Ma per quale motivo noi realizziamo le aziende che gestiscono i servizi, per spendere di più o per fare peggio? E' chiaro, questo. E' una novità che un Comune, in quanto struttura organizzativa, certi servizi non è capace... (*Interruzione del consigliere Foschi*). Non è vero, perché l'Ami è stata costituita, per quanto riguarda la gestione dei parcheggi, due anni fa, quindi che ragionamento sta facendo? E' come dire "era ora che lo facessimo". Non capisco l'osservazione. E' il solito arrampicarsi sugli specchi per dire "siete stati dei somari fino adesso, era ora che vi svegliaste". Non capisco queste osservazioni, ho un abito mentale completamente diverso, rispetto anche al ragionamento politico. Io non sono un politico e quando sento un ragionamento che è tutto attorcigliato non riesco a capirlo.

Qui c'è scritto "affidare in gestione parte del servizio". Se poi mettere insieme parcheggio e ascensore consente dei risparmi, e se, in particolare, la capacità che ha maturato l'Ami operativamente, di gestire i servizi, consente di fare dentro l'Ami meglio di quanto non si facesse con il Comune tanto di guadagnato. L'abbiamo fatto due anni dopo: vorrà dire che abbiamo "perduto" 100 milioni all'anno, okay. Se l'osservazione è questa la fa anche mia figlia di sette anni... Se oggi cambio gestione e da oggi miglioro il servizio è chiaro che se non l'ho fatto prima quel quanto di miglioramento non l'ho realizzato, mi sembra un'osservazione ovvia. E' come la battuta di Tremonti che fa i conti tre volte e li "scazza" tutte e tre le volte per dire "se foste stati più bravi ieri oggi staremmo meglio anche noi". Mi sembra un ragionamento un po' artificioso.

Per quanto riguarda il discorso della manutenzione straordinaria, la definizione è sicuramente quella del codice civile. Eventualmente, in quel punto si può dire "come specificato dal codice civile", perché è il codice civile che definisce che cos'è manutenzione straordinaria e che cos'è manutenzione ordinaria.

L'ultima cosa alla quale in questo momento non so rispondere è relativa ai conti del parcheggio al Monte. Eventualmente possiamo impegnarci a vedere. Quello che ricordo, ma vado molto a braccio, è che la gestione di quel parcheggio era stata assegnata all'Ami a fronte di altri servizi che l'Ami faceva tipo navetta e altre cose. Questo non lo ricordo bene, quindi non voglio dire una cosa per un'altra, ma tenere monitorati gli introiti, vedere come sono utilizzati quei parcheggi è sicuramente un'altra delle cose che sono interessanti.

Per quanto riguarda la reperibilità notturna, chiarisce il Sindaco.

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. La rampa credo non debba essere messa nell'ambito di questa discussione, sono d'accordo con il consigliere Colocci che bisogna aprirla a tutti i costi. Sappiamo che è in relazione ad alcuni progetti che l'Amministrazione sta seguendo, primo la questione dei "legni" di Mastroianni, che però sta diventando dubbiosa, secondo la questione del piano dell'artigianato artistico. Nel piano dell'artigianato artistico la rampa è individuata come spazio per possibile utilizzo di piccole esposizioni artigianali. Sono quindi d'accordo che si debba ragionare in questo senso, però valutiamo tutto. L'esigenza che Colocci propone mi trova d'accordissimo e sono per risolverla.

Invece proporrei alcune modifiche, anche quelle che ha detto l'assessore Stefanini, però precise, dettagliate al testo della convenzione.

All'art. 4 è stata posta la questione del contratto di servizio dal consigliere Mechelli. L'Amministrazione è d'accordo. Propongo di aggiungere a metà pagina, ove si dice "detto programma dovrà essere presentato entro il 31 dicembre 2001 dall'Amministrazione comunale per l'approvazione", le parole "entro la medesima data dovrà essere stipulato il relativo contratto di servizio", così abbiamo una data fissa entro la quale si deve stipulare il contratto di servizio, che è una cosa un po' più specifica della convenzione. La convenzione già entra nel merito di molte questioni, il contratto di servizio, se ci sono ulteriori necessità di specificazione farà queste specificazioni.

SEDUTA N. 34 DEL 13 LUGLIO 2001

Due righe sotto, quando si parla di reperibilità notturna, propongo di aggiungere: “reperibilità notturna telefonica, con intervento entro 20 minuti”. Si spera che gli operatori siano di Urbino, quindi si spera sia possibile effettuare questa reperibilità.

PRESIDENTE. Neanche in ospedale, per le urgenze prevedono 20 minuti...

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Allora, “30 minuti”.

All’articolo 6, sulla questione della manutenzione ordinaria, al secondo capoverso propongo di aggiungere “per tutta la durata della convenzione l’Ami Spa dovrà eseguire a sua cura e spese le opere di manutenzione ordinaria così come definite dal codice civile, necessarie per assicurare l’ottimale funzionamento...”. L’aggiunta è “così come definite dal codice civile”, perché il codice civile indica quali sono le opere di manutenzione ordinaria e quali sono le opere di manutenzione straordinaria.

All’art. 7 propongo di aggiungere questa cosa della Commissione di verifica. Quindi, alla prima riga: “L’Amministrazione comunale, attraverso apposita Commissione consiliare si riserva di effettuare dei controlli periodici...” ecc. In uno dei prossimi Consigli comunali, quindi, nomineremo questa Commissione consiliare e stabiliremo da quante persone dovrà essere composta.

PRESIDENTE. Si può proporre che sia la stessa Commissione già istituita, per non creare un ulteriore organismo?

MASSIMO GALUZZI, *Sindaco*. Questa è una cosa differente, però. Ripeto, proponiamo di aggiungere, all’articolo 7: “L’Amministrazione comunale, attraverso apposita Commissione consiliare si riserva di effettuare dei controlli periodici...” ecc. Quindi, il Consiglio comunale nominerà una Commissione che dovrà effettuare i controlli.

Alla fine del capoverso ove c’è la penale di 500.000 lire al giorno c’è il massimo ma non c’è il minimo. Si propone di aggiungere, nell’ultima riga di quel capoverso, “nonché, a

titolo di penale, una somma da un minimo di 200 mila lire ad un importo massimo di 500.000 lire al giorno in ragione della gravità del disservizio”. Se si allaga il parcheggio perché c’è un cataclisma come per l’Arca di Noè mettiamo 100.000 lire al giorno, se invece sono chiuse le grate, mettiamo un milione al giorno. Queste sono le aggiunte che proponiamo.

PRESIDENTE. Con queste modifiche pongo in votazione il punto 8 dell’ordine del giorno.

*Il Consiglio approva con 13 voti favorevoli e 4 astenuti (Foschi, Rossi, Ciampi e Pandolfi)*

*(Escono i consiglieri Ciampi e Rossi: presenti n. 15)*

#### **Piano attuativo di iniziativa pubblica Schieti “Zona C2” — Alienazione terreni edificabili**

PRESIDENTE. L’ordine del giorno reca, al punto 9: Piano attuativo di iniziativa pubblica Schieti “Zona C2” — Alienazione terreni edificabili.

Ha la parola l’assessore Guidi.

MASSIMO GUIDI. La proposta che viene sottoposta al Consiglio riguarda l’alienazione di lotti di terreno edificabili nell’area C2 di Schieti, area nella quale il Consiglio comunale ha già adottato e successivamente approvato in via definitiva il piano attuativo.

I consiglieri comunali avranno trovato allegato alla proposta di delibera uno schema A che individua i diversi lotti di questa area nella quale è prevista la realizzazione di otto alloggi, di cui tre come palazzine binate e due come palazzine unifamiliari. Nella delibera viene anche proposto di stabilire il prezzo di cessione di questi lotti che è stato calcolato partendo da un valore base di mercato di 37 mila lire che viene poi aggiustato per i singoli lotti, tenuto conto di una serie di parametri che sono la dimensione del lotto, la capacità edificatoria del lotto, perché su ciascuno lotto le SUL

edificabili sono diverse, e il fatto che i lotti siano singoli o con case binate. Il lotto singolo ha un coefficiente di valutazione di 1,20 rispetto ai lotti binati che hanno un coefficiente pari a 1.

Un altro coefficiente che è stato introdotto per arrivare al valore dei diversi lotti è quello dell'ampiezza del lotto stesso, per cui nella tabella B che trovate allegata alla delibera c'è uno specchietto riepilogativo che porta alla indicazione dell'incidenza del valore del terreno per ogni singolo lotto.

Vengono poi anche ripartiti i costi delle opere di urbanizzazione tra i diversi lotti, tenendo conto degli stessi parametri che sono stati indicati in precedenza. Il costo complessivo delle urbanizzazioni di 180 milioni viene ripartito tra i diversi lotti sulla base dei parametri che ho indicato prima.

Nello specchietto riepilogativo trovate il prezzo complessivo di ciascun lotto comprensivo di costo del terreno e di costi di opere di urbanizzazione. Sui va da 27 milioni e qualche cosa, fino ai 65 milioni del lotto che ha il valore più alto, perché è quello più grande e si può realizzare una palazzina monofamiliare.

Successivamente a questa delibera verrà approvato un bando pubblico con atto di Giunta, per stilare la graduatoria di assegnazione di questi lotti. Se qualche consigliere fosse interessato, farò anche un cenno su come è stato predisposto il bando.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Bartolucci.

**RANIERO BARTOLUCCI.** Il primo lotto è di 342 metri, secondo la tabella che abbiamo. Lei ha detto che il prezzo del terreno è di 37.000 lire, ma facendo i conti vengono 28 milioni, il prezzo è 84.000 lire. O fate pagare tutta l'area? Verrebbero 194.000 lire a metro quadro. Nella riunione dei capigruppo si diceva che il prezzo era basso, invece viene una cifra di 190.000 lire al metro per il lotto singolo. Per il lotto doppio è la stessa cosa: 70.000 lire al metro la terra e 89.000 lire l'urbanizzazione, per un costo di 159.00 lire a metro quadro. La differenza non è allora di 37.000 lire.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Mechelli.

**LINO MECHELLI.** Non entro nel merito dei costi... (*fine nastro*)

...fatto cenno al bando. Se mi fa cenno che è pronto, stop, risparmiamo il tempo. Grazie di questa celerità.

**PRESIDENTE.** Ha la parola l'assessore Guidi.

**MASSIMO GUIDI.** Sono andato un po' velocemente, perché sono sollecitato dalla presidenza. Pensavo che avendo avuto i consiglieri questi allegati alla delibera, fosse chiaro il meccanismo di calcolo. Comprendo che Bartolucci forse non è entrato bene nel meccanismo, quindi rapidamente cerco di spiegarlo.

Complessivamente tutta l'area C2 è di 2.079 metri quadrati. Ad un prezzo di 37.000 lire, il valore complessivo dell'area che andiamo a cedere è pari a 142 milioni. Se uno moltiplica 3.861 per 37 vengono 142 milioni. Questi 142 milioni che è il valore complessivo di questo terreno edificabile, vengono ripartiti tra i diversi lotti, perché noi non andiamo a vendere tutta l'area. Se facessimo una vendita di tutta l'area la venderemmo a 142 milioni, cioè 37 mila lire al metro. Siccome noi andiamo a vendere i singoli lotti, dobbiamo andare a ripartire i 142 milioni tra i singoli lotti, il totale deve tornare 142 milioni.

Di che cosa abbiamo tenuto conto per cercare di arrivare a una corretta quantificazione del valore dei singoli lotti? Se fossero stati lotti tutti uguali e si fosse potuto costruire su ogni lotto esattamente la stessa quantità di SUL, bastava dividere 142 milioni per il numero dei lotti e veniva fuori il costo di ogni lotto. In realtà le cose non stanno così, perché i lotti sono complessivamente cinque, ma su tre di questi si possono realizzare case binate, in due di questi si possono realizzare villette unifamiliari, quindi già questo comporta una differenza di valore, nel senso che il mercato tende a privilegiare il lotto per la villetta rispetto a quello per case binate. Ecco che questa differenza viene messa in evidenza attribuendo un coefficiente di 1,2 per lotti singoli e 1 per lotti binati.

Altro elemento, la superficie dei singoli lotti. E' diversa la superficie, ma è anche diversa la superficie edificabile che si può realizzare. Noi abbiamo parametrato la superficie che si può realizzare su ogni singolo lotto rispetto alla SUL totale di tutto il comparto. In questo modo vengono fuori delle superfici di mercato che sono rappresentate nella quinta colonna, che moltiplicate per il coefficiente di ampiezza del lotto ci danno una superficie convenzionale che abbiamo chiamato "superficie parificata" e da quella si passa poi al valore del lotto. Quindi, il valore del singolo lotto viene costruito attraverso tutti questi aggiustamenti che tengono conto di questi elementi. Uno può dire "c'è qualcuno che ci obbliga a fare così?". Per alcuni elementi è evidente la superficie edificabile, la superficie del lotto. Si potrebbe discutere sul coefficiente 1,2 per il lotto singolo rispetto al coefficiente 1 per i lotti binati. Ovviamente abbiamo fatto una valutazione tecnica, perché l'incremento di valore può essere di circa il 20%. Per cui, alla fine quei 142 milioni vengono ripartiti tra i diversi lotti, tenendo conto di questi parametri che ho indicato. La stessa cosa viene fatta per gli oneri di urbanizzazione e si arriva al prezzo complessivo del lotto che, ripeto, è un costo assolutamente corretto e accettabile.

Posso assicurare che è già pronto lo schema. Appena la delibera sarà esecutiva, la Giunta delibererà il bando.

**PRESIDENTE.** Ha la parola il consigliere Foschi, per dichiarazione di voto.

**ELISABETTA FOSCHI.** A nome del gruppo consiliare esprimiamo voto favorevole alla delibera. Lo specifico, perché in questo momento sono sola, quindi non vorrei fosse interpretato come un voto personale.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione il punto 9 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

*(Entra il consigliere Ciampi  
ed esce il consigliere Foschi:  
presenti n. 15)*

### **Piano particolareggiato di iniziativa pubblica in località Gadana "Zona C4" — Stipula accordo di concertazione con i proprietari delle aree**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca, al punto 10: Piano particolareggiato di iniziativa pubblica in località Gadana "Zona C4" — Stipula accordo di concertazione con i proprietari delle aree.

Ha la parola l'assessore Guidi.

**MASSIMO GUIDI.** Si tratta di approvare questo accordo di concertazione con i proprietari dei terreni edificabili individuati nel piano regolatore come zona C4 in località Gadana. In realtà, questo accordo di concertazione viene sottoposto all'approvazione, mi auguro, del Consiglio comunale, perché rispetto allo schema di accordo di concertazione che il Consiglio comunale ha già approvato con l'adozione del piano pluriennale di attuazione come schema base, ci sono alcune modifiche. Nella premessa del deliberato viene riportato sia lo schema di accordo di concertazione come schema generale già adottato sia il testo proposto, con le modifiche o le integrazioni che sono individuate in neretto, quindi è anche facile poter seguire queste modifiche.

Si tratta, in sostanza, semplicemente di definire in maniera più precisa con i proprietari la realizzazione dell'intervento in quest'area. I proprietari si accollano, come al solito, l'onere di redigere a proprie spese il piano attuativo dell'area, sono indicate le previsioni edificatorie che sono possibili durante la vigenza dell'attuale piano pluriennale di attuazione, sono individuati altresì i progettisti del piano attuativo.

I consiglieri hanno avuto modo di poter vedere quali sono le integrazioni e le modifiche rispetto allo schema generale, se ci sono osservazioni sono pronto a dare spiegazioni.

**PRESIDENTE.** Se non vi sono interventi, pongo in votazione il punto 10 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

Pongo in votazione l'immediata eseguibilità.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

**Modifica convenzione vendita terreno interno aree PIP**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 11: Modifica convenzione vendita terreno interno aree PIP.

Ha la parola l'assessore Guidi.

MASSIMO GUIDI. La proposta che viene fatta è quella di modificare il tasso di interesse che viene applicato nel caso in cui le ditte che acquistano terreni in aree Pip rateizzano l'importo del valore dell'area e il costo delle opere di urbanizzazione. In caso di rateizzazione, l'interesse che viene eventualmente applicato è del 10%. Viene proposto di ridurre questo tasso all'8%, anche a seguito delle norme introdotte circa i tassi di usura, per mettersi in linea con le indicazioni della legge.

Si propone inoltre di modificare la dicitura "interessi di mora" del 15% con la dicitura "penale", perché in questo caso non si tratta di interessi ma di una penale quando c'è ritardo nel pagamento delle rate.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi, pongo in votazione il punto 11 dell'ordine del giorno.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

*(Entra il consigliere Foschi ed esce il consigliere Pandolfi: presenti n. 15)*

**Adozione varianti parziali al P.R.G.: TAV. 201 III B5 — Casino Noci — zona B11. TAV. 19 bis CSp "Destinazione d'uso degli edifici"**

**Adozione variante parziale al P.P.A. TAV. 201 III B6 — TVS — zona C2**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca,

al punto 1 dell'ordine del giorno suppletivo: Adozione varianti parziali al P.R.G.: TAV. 201 III B5 — Casino Noci — zona B11. TAV. 19 bis CSp "Destinazione d'uso degli edifici" e Adozione variante parziale al P.P.A. TAV. 201 III B6 — TVS — zona C2

Ha la parola l'assessore Guidi.

MASSIMO GUIDI. In questo caso ci troviamo in località Casino Noci. Su richiesta dei proprietari dell'area che attualmente è individuata come area B11 viene proposta una modifica nella perimetrazione del confine di uno di questi lotti dell'area B11, riducendo la zona F1. Questo però, senza aumentare la possibilità edificatoria del lotto, quindi si ripermetra il lotto riducendo la zona F1, senza che questo comporti un incremento per la possibilità edificatoria del lotto stesso. Questo lotto verrà individuato nella nuova configurazione come lotto B20. Questa osservazione è stata fatta per rendere più agevole la manovra e la realizzazione di parcheggi nelle adiacenze di un opificio già esistente e per la realizzazione di un opificio che è previsto sul retro di quello già esistente, per il quale abbiamo già rilasciato la concessione edilizia. In allegato alla delibera vi sono le tavole sia della situazione attuale del Prg, sia la tavola modificata.

La seconda variante riguarda il centro storico di Urbino. In particolare si fa riferimento alle destinazioni d'uso di un immobile che è una parte del palazzo Albani dove attualmente c'è il Supercinema. Le norme consentirebbero in quell'edificio anche la realizzazione di residenza. Questo potrebbe addirittura comportare la realizzazione di residenza studentesca, cioè mini alloggi. Noi riteniamo che questa prospettiva non sia la prospettiva più corretta, tenuto conto che esiste un interesse e anche un accordo dell'università con la proprietà per poter utilizzare l'edificio per attività didattiche, quindi si propone di modificare la destinazione d'uso attuale con quella che consente invece soltanto l'utilizzo per funzioni legate all'università. (*Interruzione*). La proprietà è attualmente di alcuni privati, i proprietari del Supercinema, i quali, in base alle attuali destinazioni del piano regolatore potrebbero addirittura realizzare delle residenze per studenti. Noi riteniamo che que-

sta non sia una scelta auspicabile, perché il centro storico ha già una presenza rilevante di studenti, quindi preferiamo destinare quegli spazi ad attività di tipo diverso, in questo caso per servizi all'università che tra l'altro ha grande necessità di spazi. C'è già una richiesta, quindi si andrebbe in questa direzione, consentendoci anche di sistemare il tetto che attualmente è in eternit e di riportarlo con copertura a coppi.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi, pongo in votazione il punto 1 dell'ordine del giorno suppletivo, compreso lo schema di accordo di concertazione.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

Pongo in votazione l'immediata eseguibilità.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

#### **Adozione Piano Attuativo di iniziativa privata zona C2 in località Cavallino**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, al punto 4 dell'ordine del giorno suppletivo: Adozione Piano Attuativo di iniziativa privata zona C2 in località Cavallino.

Ha la parola l'assessore Guidi.

MASSIMO GUIDI. Si tratta di un piano attuativo per la realizzazione di residenze. L'area è collocata sul versante che guarda verso Monte Calende. per chi conosce la zona, sotto l'attuale Peep di Cavallino, un po' più a valle. E' un'area di dimensioni abbastanza contenute. La previsione è quella di realizzare quattro edifici, di cui tre sono villette binate e una è singola. Sono in tutto sette alloggi. Questa che vedete è la strada comunale che va verso Monte Calende, è prevista una strada interna che dà direttamente sulla strada per monte Calende e si sviluppano due edifici a monte e due a valle con una strada un po' più in basso. Gli edifici si sviluppano in

un piano interrato per i garage, un piano seminterrato e un piano completamente fuori terra. Sono stati richiesti tutti i pareri necessari all'attuazione dei piani attuativi da parte di tutti gli enti, si è espressa la Commissione edilizia la quale ha dato alcuni suggerimenti che sono stati recepiti dai progettisti, come l'allargamento della strada, il numero dei posti auto, l'isola ecologica da collocare in zona più accessibile rispetto al progetto iniziale, la possibilità di poter fare manovra in fondo alla strada privata che serve due palazzine.

Credo che l'intervento sia positivo anche dal punto di vista tipologico dell'edificazione, perché si tratta di villette bifamiliari e monofamiliari, in analogia a quello che è stato realizzato nel Peep un po' più a monte. Noi proponiamo, quindi, di adottare questo piano attuativo che seguirà il solito iter di pubblicazione e di osservazioni e approvazione definitiva da parte del Consiglio comunale.

PRESIDENTE. Se non vi sono interventi, pongo in votazione il punto 4 dell'ordine del giorno suppletivo.

*Il Consiglio approva all'unanimità*

Informo i consiglieri che in questi giorni si sta svolgendo a Urbino la qualificazione ai campionati mondiali seniores femminili. Il sig. Giancarlo Sacchi ci ha mandato gli inviti e lo ringraziamo per questo e per avere organizzato questa bellissima iniziativa. In questi giorni hanno girato per Urbino centinaia e centinaia di ragazzi... (*Interruzione del consigliere Ciampi*). A lei non va bene mai niente. Bisogna anche dire che dal 14 andavano fuori sia il capogruppo dell'opposizione sia il capogruppo dei Ds. Sono stati interpellati prima di fare il Consiglio, quindi non sapevamo di questa cosa. Facciamo quindi consegnare gli inviti per partecipare a queste iniziative. Contemporaneamente facciamo consegnare anche il catalogo della mostra degli Albani.

La seduta è tolta.

**La seduta termina alle 22,55**