



Presidenza
del Consiglio dei Ministri



Città di Cuneo
Settore Lavori Pubblici

**BANDO FINANZIAMENTI PER LA RIQUALIFICAZIONE URBANA E LA SICUREZZA DELLE PERIFERIE
(DPCM 25 maggio 2016)**

**Intervento 15 - Realizzazione parcheggio interrato in Piazza Europa con riqualificazione della parte in
superficie**

Progetto di fattibilità tecnica ed economica

Sez. 1: Contenuti intervento

La zona centrale della città di Cuneo circostante la piazza Europa è stata costruita negli anni 50-60 con tipologia di edilizia residenziale e spesso priva di autorimesse.

Il traffico automobilistico diretto nel centro città è costantemente cresciuto negli ultimi anni come è anche cresciuta la popolazione residente e ciò ha determinato un considerevole aumento delle autovetture che quotidianamente gravitano questa zona.

Nel corso del 2004 furono proposte da parte di due operatori privati, a seguito di pubblicazione di bando di *project financing* da parte dell'Amministrazione comunale, due proposte che prevedevano la realizzazione di un parcheggio a due piani interrati sotto l'attuale sedime della piazza Europa e parte del corso Nizza. Il primo piano interrato sarebbe stato gestito come sosta a pagamento, a rotazione, aperto al pubblico, mentre il secondo piano interrato sarebbe stato completato con box chiusi i quali sarebbero stati dati in subconcessione per 99 anni a coloro che ne avessero fatto richiesta.

Questi interventi avrebbero permesso di rimuovere dalla superficie un notevole numero di autovetture sia dei residenti, sia di coloro che transitano in zona.

A fronte dell'investimento l'operatore privato avrebbe gestito per un periodo di alcune decine di anni, un numero di posti auto da convertire in sosta a pagamento.

Oggi la situazione è decisamente differente rispetto a quella del 2006.

A seguito della realizzazione del parcheggio multipiano presso il Movicentro mediante procedura di *project financing*, l'area di sosta a pagamento è stata notevolmente estesa sino a inglobare tutte le perpendicolari al corso Nizza, a monte della Piazza Europa e ciò sino al corso Gramsci compreso.



fig. 1 – precedenti studio di fattibilità con sistemazione di tutta la piazza

2. LE MOTIVAZIONI E GLI OBIETTIVI DA PERSEGUIRE

La realizzazione delle corsie ciclabili riservate sui marciapiedi di Corso Nizza, nella parte compresa tra C.so Giolitti e Via Einaudi come già realizzato nel tratto più a valle richiede la modifica della disposizione dei parcheggi (confronta progetto n. 5 – Realizzazione pista ciclabile in Corso Nizza e riqualificazione).

Attualmente gli autoveicoli sono parcheggiati a spina di pesce occupando una parte dei marciapiedi e rendendo non possibile una traiettoria ciclabile, anche in conseguenza dei *dehors* delle attività commerciali presenti.



fig. 2 - situazione attuale stalli su corso Nizza – sosta autoveicoli su marciapiede

La nuova disposizione dei parcheggi in linea con la carreggiata e esterni al marciapiedi, come realizzato nel tratto più a valle, causa però la **riduzione dei posti disponibili**, stimata in prima approssimazione in **100 unità**. Nella parte in prossimità a Piazza Europa la domanda di parcheggi risulta già allo stato attuale superiore agli stalli disponibili, per cui una riduzione degli stessi causerebbe ulteriori disagi alla popolazione residente e penalizzerebbe gli esercizi commerciali di vicinato che attraversano – per altre congiunture – un periodo di difficoltà.

La riqualificazione di Corso Giolitti ha determinato a sua volta una riduzione dei parcheggi, avendo l'Amministrazione anche qui inteso riqualificare gli spazi pubblici con migliore fruibilità per i cittadini, ma causando una riduzione degli stalli di sosta disponibili.

La soluzione che permette di risolvere sia le problematiche legate alla disponibilità dei parcheggi, sia la realizzazione di spazi pubblici più fruibili dalla cittadinanza, con ricadute positive sulla vivibilità in generale e sui servizi e attività commerciali di vicinato è indubbiamente la realizzazione di un parcheggio interrato.

L'equilibrio finanziario di strutture a parcheggio multipiano interrate risulta difficilmente sostenibile in modo autonomo. In generale l'operazione necessita la realizzazione di parcheggi a pagamento in superficie nelle aree circostanti con la doppia funzione di contribuire agli introiti e di costituire "protezione" alla struttura per renderla competitiva economicamente per gli utenti.

3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI DA REALIZZARE

IPOTESI PROGETTUALI

La fattibilità finanziaria della realizzazione di parcheggi interrati multipiano dipende da diverse condizioni:

- a) costo effettivo di realizzazione del manufatto – incide la tipologia di sistemazione superficiale e la geometria (numero piani, numero posti);
- b) costi di gestione/manutenzione;
- c) durata della concessione;
- d) percentuale di utilizzo del parcheggio (introiti) – condizionata da effettivo fabbisogno di parcheggi, costo della sosta, disponibilità di parcheggi alternativi gratuiti, fattori culturali e economici degli utenti;
- e) politiche relative alla mobilità e congiuntura economica.

Nelle successive fasi progettuali tali aspetti saranno valutati in modo più approfondito, e saranno attribuiti valori di previsione derivati da analisi specifiche per poter redigere un piano di equilibrio finanziario.

Nel presente studio di fattibilità sono state effettuate alcune scelte sui fattori indicati per individuare una soluzione fattibile. Tali decisioni potranno essere riviste nelle successive fasi di progetto, in seguito a differenti valutazioni sopraggiunte. Di seguito le considerazioni relative alle condizioni che possono essere condizionate da scelte progettuali

Condizione a

La sistemazione superficiale incide in modo determinante nei costi. Si ritiene però che il contesto urbano di Piazza Europa determini che la sistemazione sia di alto pregio estetico e architettonico. Sia i materiali utilizzati che eventuali arredi (aree verdi, fontane) devono essere pensati considerando che l'area è situata nel baricentro della città, adiacente al centro storico. I maggiori costi della sistemazione superficiale rispetto alla sola copertura funzionale (solaio e impermeabilizzazione) sono quindi sostenuti dal contributo pubblico del finanziamento.



fig. 3 – La posizione baricentrica di Piazza Europa per la città una vista dall'alto

Dal punto di vista costruttivo risulta più semplice una struttura ad un solo piano interrato, per la profondità degli scavi, ingombro delle necessarie superfici di aerazione, ecc. L'incidenza dei costi fissi (sistemazione superficiale, fondazioni, impianti ascensore/blocchi scala, d'altra parte, rende economicamente più favorevole la realizzazione di più livelli. Probabilmente il migliore compromesso di vari fattori risulta essere 2 livelli interrati.

La soluzione ipotizzata è relativa a circa 300 posti auto ad 1 livello interrato. Come detto, tale decisione è facilmente modificabile nelle successive fasi di progettazione.

Condizione b

Scelte tecniche collaudate potranno ridurre i costi di gestione, ma vi è un limite fisiologico non superabile. Certamente le successive fasi di progetto dovranno essere particolarmente spinte in questa direzione.

Condizione c

In generale investimenti di questo tipo hanno un orizzonte di rientro di 20-30 anni. La fattibilità finanziaria durante le fasi di Project Financing detaglierà tale fattore.

Condizione d

L'ubicazione della struttura in un contesto a destinazione residenziale, oltre che a servizi, permette di ipotizzare la destinazione di una parte dello spazio di sosta alla realizzazione di box auto chiusi da affidare in sub-concessione o affitto a residenti nelle vicinanze, o a utenti abituali dell'area (esercenti, pendolari, ecc.). A fronte di un minor ricavo orario vi è però la certezza di copertura in tutto l'arco del periodo di subconcessione.

Attualmente nella porzione di città posta a sud est della struttura (tra corso Brunet, Viale Angeli e via Avogadro) la sosta è gratuita (eccetto il tratto di via Carlo Boggio in prossimità dell'ASL). Tale sistemazione è funzionale poiché la presenza di accentratori di traffico è ridotta (le attività commerciali sono del tipo "di vicinato") e l'utilizzo è per lo più di residenti.

Vi è però in generale una domanda di parcheggio superiore alla disponibilità, per cui una incentivazione alla rotazione potrebbe migliorare l'offerta (utilizzo da parte dei residenti delle autorimesse disponibili, utilizzo

di mobilità alternativa o di parcheggi di attestazione per i pendolari). Tale zona, ai margini di ampie zone con sosta a pagamento (a valle di corso Brunet e a ovest di corso Nizza) è anche – fisiologicamente – destinazione di utenza di parcheggio in fuga da aree di sosta a pagamento. Questo si ripercuote negativamente sui residenti, nei confronti dei quali sono possibile politiche di agevolazione.

Condizione e

Le Amministrazioni possono contribuire a condizionare la mobilità dei centri urbani, mediante politiche di facilitazione e condizionamento. Ad esempio l’utilizzo di mobilità alternativa a quella degli autoveicoli privati (trasporto pubblico, mobilità ciclabile, ecc.) permette in generale una riduzione della domanda di parcheggio.

D’altra parte la decisione di riqualificare gli spazi pubblici per renderli disponibili ad attività all’aperto (aree pedonali, piazze, aree verdi) e in generale per attività che migliorano la qualità della vita e il benessere delle persone, comporta quasi sempre la riduzione o la riallocazione degli spazi di sosta.

Una valutazione costi/benefici in decisioni di questo tipo, dovrebbe prendere in considerazione le ricadute positive sul benessere dei cittadini e sulla qualità della vita. La conduzione di questi valori a parametri economici viene fatta in base a valutazioni statistiche e studi su larga scala, ricondotti e tarati al caso in esame.

In sintesi nel rapporto costi/benefici devono essere considerati i benefici collettivi, che possono giustificare una quota del contributo pubblico (costi sostenuti dalla collettività) per le ricadute sociali positive.

Anche questa valutazione dovrà essere oggetto di studi più dettagliati nelle successive fasi di progetto.

Sez. 2: Tempi intervento

Nella fase progettuale si provvederà alla richiesta delle necessarie autorizzazioni. La realizzazione è prevista mediante il sistema di Project Financing, per cui vi saranno fasi amministrative previste dalla normativa per l’individuazione del soggetto promotore.

| ATTIVITA' | 1° anno | | | | | | | | | | | | 2° anno | | | | | | | | | | | | 3° anno | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---------|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| progettazione | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| iter autorizzativo | | | | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| realizzazione intervento | | | | | | | | | | | | | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Sez. 3: Costi intervento

Il quadro tecnico economico dell'intervento è il seguente:

| | | | |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------|
| A) IMPORTO LAVORI IN APPALTO | | | |
| 1 | lavori a base d'asta (compresi oneri per la sicurezza): | Euro | 7'300'000.00 |
| TOTALE IMPORTO LAVORI IN APPALTO: | | EURO | 7'300'000.00 |
| B) SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE | | EURO | |
| 1 | I.V.A. 10% SUI LAVORI | Euro | 730'000.00 |
| 2 | INTERFERENZE, ALLACCIAMENTI, INDAGINI, PROVE SUI MATERIALI, LAVORI IN ECONOMIA | Euro | 60'000.00 |
| 3 | SPESE TECNICHE, DI APPALTO, COLLAUDI (IVA COMPRESA) | Euro | 710'000.00 |
| TOTALE IMPORTO SOMME A DISPOSIZIONE: | | | 1'500'000.00 |
| IMPORTO COMPLESSIVO DEL PROGETTO: | | EURO | 8'800'000.00 |

Il presente progetto sarà realizzato con il sistema di finanziamento di progetto (*Project Financing*) in cui una quota pari a 5'550'000.00€ sarà sostenuta dall'operatore privato individuato mediante procedura pubblica e una quota pari a 3'300'000.00€ dal contributo della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L'operatore privato avrà in gestione la struttura, per coprire i costi dell'investimento.

Sez. 4: Annotazioni

Allegati

- Planimetria intervento e inquadramento territoriale