



## **SCHEDA INTERVENTO n.10.1.1.10A - Piano Strategico della Mobilità - Realizzazione del sistema ettometrico da Discesa Bellavista**

### **QUADRO CONOSCITIVO**

---

#### **Breve descrizione dell'intervento**

Cuneo, come la gran parte delle città italiane, a partire dagli anni settanta, ha progressivamente abbandonato o mal considerato i sistemi di trasporto pubblico locale in sede fissa inseguendo il "sogno" della mobilità su automobile.

La libertà dell'auto (si va dove, quando e con chi si vuole), il sogno di un mezzo sempre a disposizione, ha funzionato solo per alcuni anni, forse qualche decennio.

Quando a muoversi contemporaneamente sono state masse di persone dalla mobilità si è passati all'immobilità, l'accessibilità è stata confusa con l'accesso, determinando uno scadimento della qualità della vita, dell'ambiente e dell'aria da tutti respirata.

La vera alternativa all'auto è rappresentata dalla possibilità di configurare sistemi di pubblico trasporto, sistemi ettometrici, possibilmente di tipo automatico e in sede protetta in grado di incidere sul riparto modale degli spostamenti portando via gente dall'auto e spostandola sul mezzo collettivo.

La consapevolezza che con solo interventi gestionali non si aggredisce il problema ha portato l'Amministrazione Comunale di Cuneo a definire un programma di azioni strategiche e di nuovi assetti infrastrutturali e di mobilità alternativa da raggiungere in uno scenario di breve e medio-lungo periodo.

La complessità della città, con i suoi 55.000 abitanti e un bacino di interesse pari a circa 100'000 persone, una orografia difficile e alquanto singolare, collocata alla "cima" di un pizzo (538 metri s.l.m.), un confine comunale esteso per ben 58 km, undici frazioni e una superficie di 119 kmq, non si governa con politiche del "giorno per giorno".

A problemi complessi debbono seguire azioni e piani di ampio respiro gestendo in modo coordinato ed interdisciplinare il passaggio di Cuneo da "città delle caserme" a città "dei servizi e delle università".

L'alternativa è rappresentata dal decadimento del ruolo storico che la città ha sempre rappresentato, punto di riferimento per un territorio molto ampio ben al di là dei suoi confini comunali.

Interventi sull'accessibilità come condizione per mantenere ancorati i residenti e gli "users" della città ad un luogo così ricco di storia ma anche per riqualificare pezzi importanti delle sue parti pregiate.

Pochi sono gli ambiti urbani che possono offrire una piazza di quasi 24.000 mq, un sistema commerciale di qualità ancora saldamente ancorata al centro storico, un sistema di servizi e di attrezzature collocato alla prossimità pedonale.

Al fine di migliorare la qualità della vita cittadina e dell'ambiente urbano l'Amministrazione Comunale ha predisposto ed avviato una serie di iniziative e di interventi incentrati nella rimodulazione del sistema della mobilità cittadina (istituzione di ZTL, realizzazione di parcheggi di interscambio con collegamento con il centro cittadino mediante navette, incentivazione della mobilità ciclistica, rimodulazione della sosta in centro città.....). Un ulteriore programma di interventi tesi alla modifica della modalità di trasporto, oggetto del presente progetto, prevede i seguenti interventi:

- realizzazione di un parcheggio di testata di interscambio allo sbocco di piazza d'Armi sulla nuova EST-OVEST (vedasi progetto specifico inserito nel presente Programma);
- realizzazione di un sistema ettometrico (ascensore inclinato) dal parcheggio di testata degli impianti sportivi al centro cittadino (area Parco della Gioventù);
- realizzazione di un sistema ettometrico (ascensore inclinato) dal parcheggio di testata di Discesa Bellavista al centro storico.

Il presente studio fa riferimento agli ultimi due interventi relativi alla realizzazione di sistemi ettometrici a servizio di parcheggi di testata di interscambio posti alla base dell'altopiano di Cuneo.

### Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati (sinergie)

La realizzazione di interventi sulla mobilità richiedono attente e chiare fasi di concertazione e confronto con le diverse realtà locali portatrici di differenti interessi che, in molti casi, risultano essere completamente contrastanti (commercianti, abitanti, pendolari, studenti, turisti, associazioni di categorie...).

Il progetto relativo alla nuova mobilità a Cuneo ha, quindi, previsto una attenta e prolungata fase di dialogo e scambio di idee tra i suddetti "portatori di interesse" che si è concretizzata nel processo di pianificazione strategica avviata dal Comune di Cuneo che ha visto la partecipazione di un consistente numero di attori locali e di stakeholders del territorio. Detto strumento di democrazia deliberativa ha portato alla creazione del Documento di Programma del Piano Strategico "Cuneo 2020" della città e del suo territorio al quale si rimanda.

### Risultati ed effetti attesi

La configurazione orografica di Cuneo e la presenza dei due fiumi, a contorno dell'area urbana, ha storicamente condizionato gli accessi in città'.

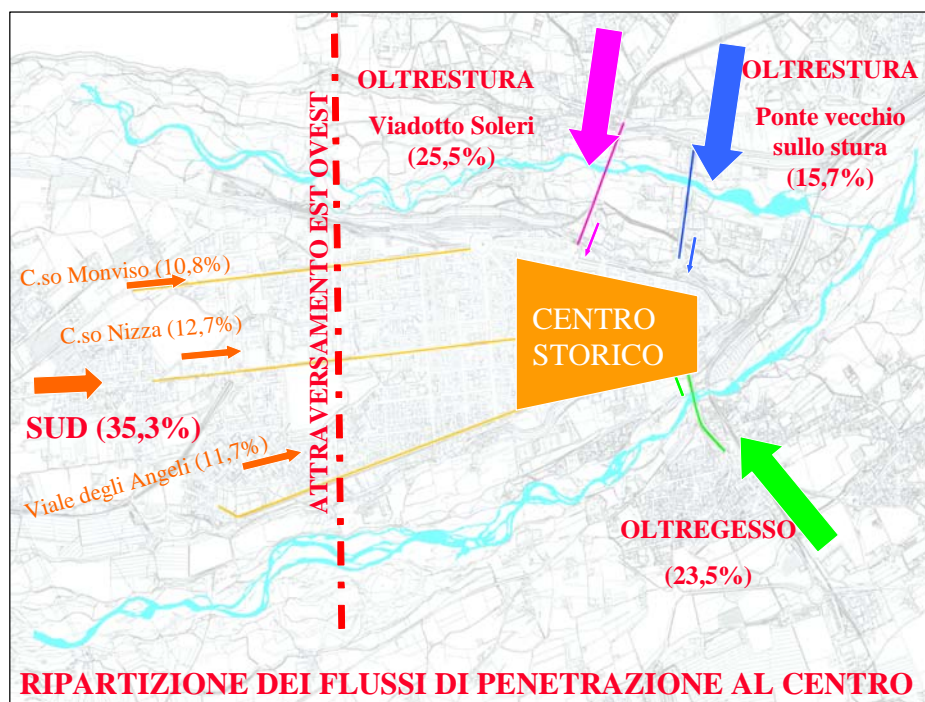
I tre quadranti del territorio comunale, nord, est ed ovest, sono collegati alla città' attraverso tre itinerari obbligati:

- il viadotto Soleri a nord-est;
- il ponte vecchio sullo Stura;
- via Savona e il ponte sul Gesso a nord-ovest;

configurando una "selezione" naturale per direttrice ai traffici in ingresso e in attraversamento.

La concentrazione degli ingressi, lato "Pizzo", ha storicamente sbilanciato a nord i comportamenti degli utenti in accesso di un traffico prevalentemente automobilistico.

Lo schema evidenzia la attuale selezione degli ingressi tenendo conto che, quotidianamente, vengono registrati circa 70-80'000 accessi alla città



Gli ingressi da nord-est (per una incidenza percentuale del 41,2%) sono distribuiti tra il viadotto Soleri (25,5%) e il ponte vecchio sullo Stura (15,7%); quelli da nord-ovest per le provenienze Mondovi' (23,4%), attraverso via Savona, sono obbligati al passaggio sul ponte del Gesso.

Quasi il 65% del traffico entrante in città' e' condizionato dal passaggio in tre punti obbligati e cosa ancora piu' critica la selezione tra traffico di penetrazione, distribuzione e attraversamento avviene, necessariamente, all'interno dell'ambito urbano.

La grande occasione della prossima apertura dell'asse tangenziale denominato "est-ovest" consente di selezionare prima, a monte dell'edificato e dei due fiumi, il traffico in ingresso: chi è diretto in certe zone della città non attraverserà più ambiti storici e delicati come la parte nord del Pizzo del Centro Storico. La possibilità di disporre di una grande area su cui localizzare un parcheggio di scambio collegato ad alta frequenza con il sistema metro-bus permette all'utenza di lasciare l'auto su corso Nizza per poi proseguire con il sistema di pubblico trasporto.

Per quanto riguarda il centro storico, nel dettaglio, si ritiene strategico offrire nel Pizzo della città due grandi aree che intercettino i traffici provenienti dall'oltre Stura e dall'oltre Gesso.

In particolare nell'area adiacente gli impianti sportivi di Parco della Gioventù una grande area (400 posti auto) può accogliere molti veicoli provenienti dal Monregalese. L'utente, lasciata l'auto, prosegue attraverso sistemi pedonali in parte meccanizzati con sistemi ettometrici che senza fatica lo portano alla quota di via Roma.

Il versante opposto, oltre Stura, viene attrezzato con un altro parcheggio di scambio su cui attestare le provenienze nord-ovest; anche in questo caso i dislivelli per il superamento pedonale delle quote vengono assolti da sistemi ettometrici.

Nell'area nord di Cuneo lungo la direttrice urbana dell'asse est-ovest, viene a collocarsi la terza area di scambio con destinazione di P.R.G. compatibile.

In particolare il primo intervento nella zona degli impianti sportivi del Parco della Gioventù è attualmente in fase di progettazione avanzata per quanto riguarda la realizzazione di un sistema ettometrico meccanizzato (ascensore inclinato). Tale percorso meccanizzato supererà un dislivello di 28 m. tra corso Solaro e via Porta Mondovì. La portata del sistema è organizzata su un ascensore da 25 persone che consentirà l'accesso anche da soggetti a mobilità ridotta e l'incarozzamento di biciclette. La capacità del sistema sarà pari a 500-600 utenti ora. Particolare attenzione sarà posta anche nel garantire la sicurezza nei collegamenti pedonali tra il parcheggio e la stazione di partenza nonché nell'area di sbarco a monte.

Il secondo intervento sul lato Stura, attualmente limitato ad uno studio di fattibilità, andrà ad integrarsi ad un investimento privato per la ricollocazione di un deposito bus extraurbani con annesso ampliamento del parcheggio di testata esistente.

Il bacino di utenza per le due infrastrutture in progetto a servizio dei parcheggi di interscambio delle zone Oltregesso e Oltrestura risulta essere notevolmente elevato se si tiene conto dei seguenti valori:

passaggi quotidiani di ingresso alla città lato Oltregesso: circa 25'000 autoveicoli

passaggi quotidiani di ingresso alla città lato Oltrestura e di competenza del futuro ascensore inclinato: circa 16'000 autoveicoli

Sulla base dei dati sopra evidenziati e della capacità dei due parcheggi di interscambio, entrambi i sistemi avranno una capienza di 25 persone con una capacità del sistema variabile tra le 500-600 persone/ora. Tale soluzione progettuale permetterà, secondo stime effettuate, di coprire ampiamente la domanda attuale e gli scenari futuri in un orizzonte temporale 2015-2020, tenuto conto anche dell'attivazione del nuovo asse tangenziale "est-ovest".

Con la realizzazione di siffatti interventi, si permetterà di accedere alle città mediante l'uso di mezzi di trasporto collettivo e di sistemi ettometrici riducendo quindi l'ingresso di automobili nel centro della città diminuendo quindi la congestione, migliorando la qualità dell'aria e, nel complesso, dell'intera vita cittadina.

### **Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio e modalità di gestione**

Il soggetto attuatore ed erogatore del servizio sarà il Comune di Cuneo che gestirà il servizio mediante esternalizzazione.

## **FATTIBILITÀ TECNICA**

---

### **Scelte tecniche di base**

L'Amministrazione Comunale nell'ottobre del 2003 ha impresso una svolta netta nella politica del traffico cittadino. In tal senso sono stati istituiti una serie di provvedimenti per favorire la mobilità alternativa all'automezzo privato nel centro urbano.

I principali interventi intrapresi sono stati:

- Istituzione della zona a traffico limitato nel centro storico
- Istituzione dei parcheggi di testata nel centro storico e attivazione dei servizi di bus navetta gratuiti
- Promozione della mobilità ciclistica e incentivazione all'uso della bicicletta.
- Stesura del nuovo Piano Triennale dei Servizi del Trasporto Pubblico Locale della Conurbazione di Cuneo al fine di incrementare l'offerta di autobus per il cittadino.

Da alcuni anni si stanno affermando in Italia e in Europa sistemi di pubblica mobilità in grado di coprire distanze relativamente modeste, contenute entro i centinaia di metri, per questo denominati sistemi ettometrici. Dopo l'esperienza pilota di Perugia moltissime città hanno progettato, realizzato e messo in funzione sistemi di analoga rilevanza. Sono annoverabili sotto questa denominazione le scale mobili, gli ascensori verticali e quelli inclinati, le funicolari, i people mover con cabina passiva o attiva. Il successo è prevalentemente riferito ai contenuti costi di investimento e di gestione, stretta conseguenza dell'automazione e della possibilità di aumento delle capacità di trasporto senza per questo incidere sui costi di esercizio. L'utenza è molto ben predisposta verso sistemi ad alta frequenza o addirittura continui come nel caso delle scale mobili.

Al fine di incentivare il cittadino a lasciare la propria auto ai margini della città ed entrare in essa tramite l'impiego di sistemi di mobilità collettiva, si intende attrezzare due parcheggi di scambio degli impianti sportivi (Area Parco della Gioventù) e di Bellavista, posti rispettivamente a servizio dell'OltreGesso e dell'OltreStura, di un sistema ettometrico di collegamento delle aree di sosta con il centro cittadino mediante ascensore inclinato.

### Analisi dell'area di Parco della Gioventù

Nell'ottica della realizzazione di un ascensore di collegamento tra il centro cittadino e la zona dei nuovi parcheggi della zona sportivo ricreativa del parco della Gioventù si è tenuto conto della particolare peculiarità della zona. È innegabile che una zona sportivo – ricreativa di tali dimensioni e tale concentrazione è rara in altre realtà e pertanto va assolutamente preservata e migliorata. In quest'ottica, oltre che in quella di migliorare e rendere più sostenibili i collegamenti con il centro città la realizzazione di un ascensore di collegamento tra via porta Mondovì e corso Solaro permetterà una serie di sinergie, oltre ad un attestazione di scambio tra il traffico privato e gli utenti che devono utilizzare gli impianti sportivi.

Infatti tale collegamento farà sì che chi si dovrà recare agli impianti sportivi potrà raggiungere facilmente la zona da centro cittadino utilizzando l'ascensore al posto dell'automobile, mentre per tutti gli utenti provenienti da fuori Cuneo (in particolare la zona Oltre Gesso) vi sarà la possibilità di un comodo parcheggio per la propria automobile senza intasare le arterie cittadine ed al contempo in breve tempo si avrà la possibilità di arrivare in centro a Cuneo con un breve tragitto a piedi (basti pensare che da Corso Solaro al Palazzo della Provincia ci sono solamente 700 m).

Lo studio propone di attrezzare l'area del Parco della Gioventù con Corso Solaro per facilitare la connessione con il centro cittadino.

L'intervento prevede un collegamento meccanizzato con un ascensore inclinato ad unica livelletta da via Porta Mondovì a corso Solaro con un dislivello di circa 30 m da superare.

Le fermate di partenza e di arrivo, in corrispondenza di via Porta Mondovì ed i Corso Solaro, necessitano di un intervento di contorno di moderazione del traffico in modo da agevolare l'attraversamento pedonale riducendo la velocità dei veicoli privati e generando attenzione nell'automobilista.

Anche nelle zone limitrofe del Viale degli Angeli particolare attenzione dovrà essere posta nelle soluzioni degli attraversamenti pedonali.

Nella progettazione dell'impianto dovrà essere posta particolare attenzione nel consentire l'accesso alla cabina anche alle biciclette, oltretutto ai soggetti diversamente abili. L'impianto dovrà avere una cabina con numero di posti inferiore alle 20 unità ed una capacità di trasporto di circa 450 persone all'ora.

Nell'ambito dei lavori occorrerà prevedere anche l'installazione di uno specifico impianto di telesorveglianza relativo ai parcheggi di interscambio del Parco della Gioventù e delle aree di attesa dell'ascensore. Inoltre, occorrerà prevedere la progettazione e l'installazione di opportuni impianti di segnalazione di avvicinamento ai parcheggi di interscambio del Centro Storico realizzati con tecnologia a led ad alta intensità.

**Analisi dell'area di Discesa Bellavista**

Nell'ottica della realizzazione di un ascensore di collegamento tra il centro cittadino e la zona del parcheggio di discesa Bellavista si è tenuto conto della particolare peculiarità della zona.

Tale collegamento farà sì che chi si dovrà recare nel centro storico potrà raggiungerlo facilmente utilizzando l'ascensore al posto dell'automobile. Lo studio propone di attrezzare l'area di discesa Bellavista con Corso J. F. Kennedy per facilitare la connessione con il centro storico.

L'intervento prevede un collegamento meccanizzato con un ascensore inclinato ad unica livelletta con un dislivello di circa 50 m da superare. Le fermate di partenza e di arrivo, in corrispondenza di Discesa Bellavista e Corso J. F. Kennedy, necessitano di un intervento di contorno di moderazione del traffico in modo da agevolare l'attraversamento pedonale riducendo la velocità dei veicoli privati e generando attenzione nell'automobilista. Nella progettazione dell'impianto dovrà essere posta particolare attenzione nel consentire l'accesso alla cabina anche alle biciclette, oltretutto ai soggetti diversamente abili. L'impianto dovrà avere una cabina con numero di posti inferiore alle 20 unità ed una capacità di trasporto di circa 450 persone all'ora. Nell'ambito dei lavori occorrerà prevedere anche l'installazione di uno specifico impianto di telesorveglianza relativo ai parcheggi di interscambio di discesa Bellavista e delle aree di attesa dell'ascensore. Inoltre, occorrerà prevedere la progettazione e l'installazione di opportuni impianti di segnalazione di avvicinamento ai parcheggi di interscambio del Centro Storico realizzati con tecnologia a led ad alta intensità.

**Planimetria e cartografia dell'area interessata**

Vedasi cartografia allegata

**Elenchi catastali delle aree e degli immobili oggetto del programma**

Intervento Parco della Gioventù

Particelle interessate: foglio 98 part. 6 intestata al Comune di Cuneo.

Intervento di Discesa Bellavista

Particelle interessate: foglio 86 part. 80 intestata al Comune di Cuneo,  
 foglio 86 part. 92 intestata al Comune di Cuneo.

**Stime parametriche del costo di costruzione e di realizzazione**

**IMPORTO DEI LAVORI**

**INTERVENTO 10.1.1.10A**

**QUADRO ECONOMICO SINTETICO**

**a) Totale importo appalto**

€ 1.771.037,50

**b) Somme a disposizione della stazione appaltante**

b1) arredi, indagini, allacciamenti, imprevisti

€ 194.866,10

b2) acquisizione aree o immobili

€ 315.658,20

b3) spese tecniche, collaudo, ecc.

€ 218.438,20

b4) IVA totale

parziale € 728.962,50

**Totale costo realizzazione**

€ 2.500.000,00

**Eventuali costi di acquisizione delle aree**

Gli interventi ricadendo interamente su aree pubbliche di proprietà del Comune di Cuneo non necessitano di acquisizione di aree private e pertanto non vi sono costi in tal senso.

**Eventuali oneri aggiuntivi**

Non sono presenti oneri aggiuntivi.

**Eventuali problemi**

Come meglio evidenziato nello Studio di fattibilità, il presente intervento non prevede la risoluzione di particolari problematiche.

**COMPATIBILITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA**

**Compatibilità urbanistica**

L'intervento è assoggettato alle seguenti disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia:

<b>Piano Regolatore Generale o Variante (1):</b>
PRG Vigente – Approvazione Progetto Definitivo – D.G.R. n°140 - 8349 del 14 dic.1986, in salvaguardia PRG 2004 – Adozione Progetto Definitivo – D.C.C. n°147 del 21 dic.2004, in salvaguardia

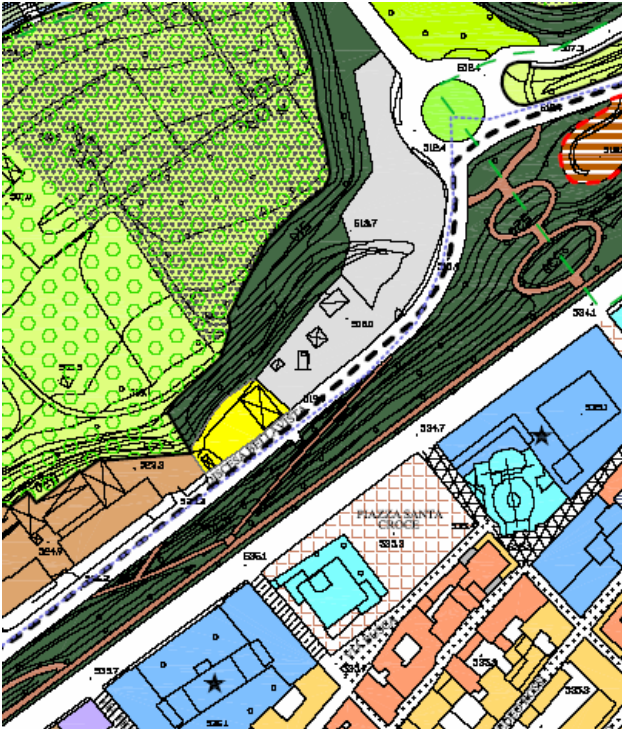
<b>Area urbanistica in cui è compreso l'intervento (2):</b>
<p><b>PRG Vigente</b>  <b>S2 – IL VERDE – AREE PER SPAZI PUBBLICI A PARCO E GIOCO</b>                  CARATTERISTICHE EDIFICATORIE: sono determinate in sede di strumenti urbanistici esecutivi e P.T.E.;                  CONDIZIONI DI INTERVENTO: strumenti urbanistici esecutivi e piani tecnici                  PRESCRIZIONI: Per le preesistenze nelle aree "S2" sono ammessi interventi manutenzione, restauro e risanamento conservativo fino all'approvazione dello strumento urbanistico esecutivo e del P.T.E.; Le altre prescrizioni urbanistiche e caratteristiche edificatorie sono contenute e normate nell'art. 12 delle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Comunale e della relativa scheda di zona a cui si rimanda.</p> <p><b>PRG 2004</b>                  L'intervento rientra nei "Territori a valenza ambientale e paesaggistica" normato dall'art.79 delle NdA che si riporta in estratto:                  Individuano elementi di particolare pregio morfologico – ambientale, le ripe, caratterizzati da una configurazione geomorfologica a terrazzi. Il paesaggio prevalente è quello con la presenza di aree boscate, agricole ed a vegetazione ripariale.</p>

<b>Prescrizioni derivanti da altri piani o programmi (3):</b>
Piano urbano della Mobilità
<b>Prescrizioni derivanti da regolamenti comunali (4):</b>
Regolamento edilizio 2005 – Rif. Art.35 - Decoro degli spazi pubblici e di uso pubblico Elaborato Gestionale del PRG Definitivo G1 Guida per gli interventi nella città storica

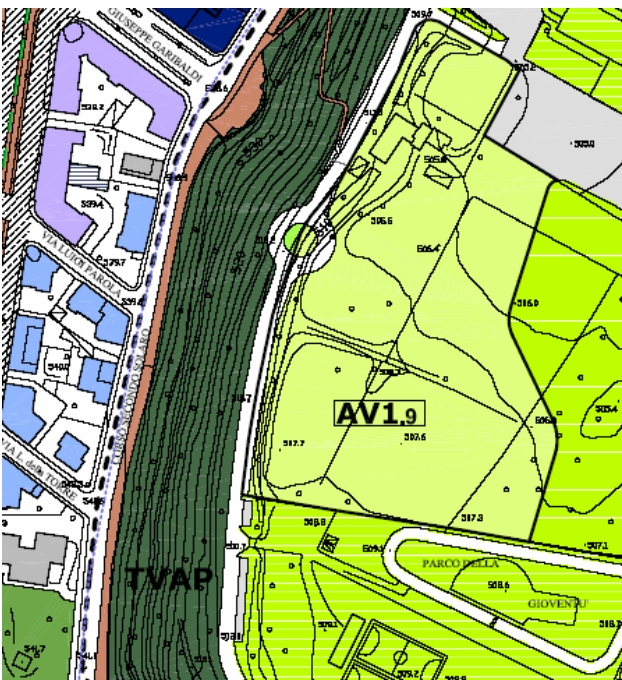
<b>Vincoli e altre prescrizioni normative (5):</b>
Vincolo di Centro Storico imposto dal P.R.G. ai sensi dell'art.24 della L.U.R. 56/77

<b>L'intervento è (6):</b>			
<table border="1"> <tr> <td style="width: 5%; text-align: center;"><b>x</b></td> <td style="width: 25%;"><b>CONFORME</b></td> <td>alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia</td> </tr> </table>	<b>x</b>	<b>CONFORME</b>	alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia
<b>x</b>	<b>CONFORME</b>	alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia	

Estratto del PRG:



**Zona Discesa Bellavista – C.so Kennedy**



**Zona Parco della Gioventù – Corso Solaro**

**Descrizione sintetica dell'impatto ambientale e Descrizione sintetica dell'inserimento paesaggistico**

Gli interventi sono compatibili con le previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistica. Tutti gli interventi saranno eseguiti anche con il corretto inserimento delle opere da realizzarsi nel contesto ambientale e paesaggistico. In particolare verranno adottate scelte progettuali che ridurranno l'impatto e saranno mirate all'armonizzazione della nuova opera nel contesto attuale.

Particolare attenzione verrà posta nel controllo della stabilità delle scarpate attraverso l'esecuzione di opere di sistemazione forestale, nella scelta dei materiali compatibili con i siti e nella conservazione della vegetazione esistente.

Il corretto inserimento delle opere nel contesto ambientale sarà garantito sia dalle scelte progettuali effettuate preliminarmente (individuazione del tracciato di minor impatto, adozione di tecnologie non invasive), che dalla previsione di una serie di opere accessorie (arredi urbani, opere a verde) mirate all'armonizzazione della nuova opera con il contesto preesistente. Particolare attenzione sarà posta alla conservazione della vegetazione esistente, limitando l'espianto di alberature a quelle strettamente ricadenti entro il sedime della nuova opera.

Dal punto di vista idraulico entrambi gli interventi non ricadono in zone di rischio.

Dal punto di vista geologico i contesti in esame sono costituiti da depositi alluvionali pleistocenici legati alla dinamica fluviale e fluvioglaciale, che caratterizzano gran parte della pianura cuneese. La caratterizzazione tecnica dei terreni interessati è stata ottenuta mediante sondaggi e correlata con situazioni analoghe documentate in letteratura che hanno permesso l'attribuzione di parametri geotecnici di massima per i materiali interessati.

### ***Documentazione fotografica***

Vedasi Studio di Fattibilità relativo all'intervento in oggetto.

## ***SOSTENIBILITA' FINANZIARIA***

---

### ***Stima dei costi di gestione***

L'analisi dei costi a gestione e di esercizio degli impianti è stata fatta sull'esperienza maturata in realtà analoghe. In particolare i costi si concentrano principalmente sulle spese vive e sui canoni di manutenzione annuali. La particolare tipologia d'impianto, oltre alla necessità che il manutentore disponga di requisiti professionali particolari fa sì che sia necessario affidare la manutenzione ad apposita ditta specializzata che disponga dei requisiti richiesti.

### ***Coinvolgimento di soggetti attuatori privati***

Non è previsto il coinvolgimento di soggetti attuatori privati.

### ***Sostenibilità dei costi a carico dell'Amministrazione locale***

L'amministrazione ha già impegnato l'importo di € 1.000.000 per la realizzazione del sistema ettometrico dal Parco della Gioventù.

## ***PROCEDURE***

---

### ***Idoneità dell'area all'intervento e disponibilità aree e/o immobili***

L'area risulta essere disponibile ed idonea all'intervento.

### ***Descrizione dei passaggi procedurali***

Si seguiranno i tradizionali passaggi procedurali connessi alla realizzazione di un'opera pubblica.



**Cronoprogramma**

Intervento parco della Gioventù

**CRONOPROGRAMMA DI INTERVENTO**

FASI \ ANNO	1	2	3	4	5	6	...	n
STUDIO DI FATTIBILITA'								
PROGETTO PRELIMINARE								
PROGETTO DEFINITIVO								
RICHIESTA AUTORIZZAZION								
AGGIUDICAZIONE (APPALTO	6 MESI							
PORGETTO ESECUTIVO	6 MESI							
INIZIO-FINE LAVORI		9 MESI						
COLLAUDO			6 MESI					
AVVIO ESERCIZIO-SERVIZIO			1 MESE					

Intervento di Discesa Bellavista

**CRONOPROGRAMMA DI INTERVENTO**

FASI \ ANNO	1	2	3	4	5	6	7	n
STUDIO DI FATTIBILITA'								
PROGETTO PRELIMINARE		2 MESI						
PROGETTO DEFINITIVO		5 MESI						
RICHIESTA AUTORIZZAZION		5 MESI						
AGGIUDICAZIONE (APPALTO			6 MESI					
PORGETTO ESECUTIVO			6 MESI					
INIZIO-FINE LAVORI				11 MESI				
COLLAUDO					5 MESI			
AVVIO ESERCIZIO-SERVIZIO					1 MESE			