



STUDIO DI FATTIBILITA' SEMPLIFICATO - n. 10.1.1.10B

Piano strategico Mobilità - Parcheggio di attestamento del Passante est-ovest

1. QUADRO CONOSCITIVO

1.1 Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento

L'opera in esame si inserisce all'interno della viabilità cittadina, in un'area di espansione residenziale e commerciale di pregio, servita da tutti i servizi alla collettività (trasporti, parcheggi, ecc.)

Attualmente l'area si presenta come un grande rettangolo piano con alcune costruzioni residenziali degli anni cinquanta e sessanta, nell'angolo tra via Bongioanni e il corso Gramsci; la restante parte è parzialmente occupata dalle aree di cantiere della Est/Ovest. Nella fascia lungo la via Einaudi si trova una parte di parcheggio interrato che appartiene agli insediamenti residenziali e costituisce una sorta di servitù per l'area in superficie.

Il progetto prevede l'organizzazione di un'area attrezzata a parcheggio verso via Bongioanni.

Nel prossimo futuro si prevede inoltre l'apertura della Est-Ovest con un'uscita dal sottopasso nella vicina Piazza d'Armi. Ciò potrà certamente creare un ulteriore traffico veicolare che andrà a sommarsi all'esistente.

Il parcheggio in progetto sarà adibito a parcheggio di scambio tra autovetture private e bus navetta in modo tale da porsi l'obiettivo di limitare il traffico veicolare nel centro cittadino.

Breve descrizione dell'intervento in progetto

Nel dettaglio l'intervento consiste nella realizzazione di un parcheggio per autovetture nell'area attualmente compresa tra le via Einaudi, corso Gramsci, via Bongioanni ed il corso Nizza.

Tale area è attualmente in parte dismessa ed in parte adibita a deposito di mezzi utilizzati nei lavori di costruzione della EST-OVEST, circonvallazione della città, in corso di ultimazione.

In sintesi si andranno a realizzare 320 posti auto circa in un'area di circa 9500 mq completata con aiuole sistemate a verde, alberature, sistema di illuminazione pubblica e di video-sorveglianza.

1.2 Eventuali alternative progettuali

La scelta attuale del progetto come descritto nella scheda di intervento è l'evoluzione di alcune alternative progettuali che nel corso dello studio sono poi state abbandonate o modificate in funzione del peso in vantaggi e svantaggi che le stesse comportavano.

La scelta definitiva sembra essere pertanto la scelta migliore da molti punti di vista e senz'altro la più condivisa da cittadini, residenti e commercianti.

Le alternative progettuali discusse riguardavano vari aspetti della sistemazione complessiva dell'area.

Al fine di ottenere un numero maggiore di posti auto a parcheggio, si sarebbero potute evitare le aiuole centrali a verde e limitarsi quindi alla realizzazione di un verde, anche alberato, ma lungo il perimetro dell'area. Tale soluzione avrebbe però comportato un impatto estetico sgradevole con la vista di una distesa di lamiera nell'evidente impossibilità di essere occultata alla vista.

Si è quindi optato per le aiuole centrali sacrificando alcuni posti ma creando un'area certamente di maggior pregio estetico. Stesse valutazioni di scelta sono state fatte nella predisposizione delle aiuole con forma irregolare e diversa altimetria.

L'adozione infine dei blocchetti di granito, oltre al funzionale riutilizzo di materiale di pregio recuperato da altro cantiere cittadino, permetterà, quale alternativa rispetto all'asfalto, il naturale drenaggio delle acque piovane nel rispetto ambientale.

1.3 Modalità di gestione dell’opera

Come precedentemente specificato, trattandosi di parcheggio pubblico, non esiste una gestione diretta specifica dell’area se non per un discorso di manutenzione ordinaria o straordinaria che sarà espletata direttamente dall’amministrazione comunale.

1. FATTIBILITA’ TECNICA

2.1 Indicazioni tecniche “di base” ed esplorazioni preprogettuali

Il progetto prevede la realizzazione di spazi di sosta autovetture pavimentati in blocchetti di granito tipo “sienite” già in possesso dell’amministrazione in quanto recuperati da un precedente disfacimento di una superficie adibita a mercato.

Le corsie di manovra saranno invece realizzate mediante manto bituminoso secondo pendenze predefinite che permetteranno lo smaltimento in sicurezza di tutte le acque piovane.

In tutta l’area saranno realizzate aiuole a verde che prevedono la piantumazione di essenze arboree e a cespugli.

L’impianto di video-sorveglianza sarà realizzato mediante posa di pali dedicati e le videocamere saranno collegate mediante fibra ottica agli uffici del Comune di Cuneo per il controllo e la registrazione secondo e nel rispetto delle leggi vigenti.

Gli ingressi autovetture saranno tre, ubicati sulla principali vie di percorrenza, mentre gli ingressi pedonali saranno dislocati su tutto il perimetro dell’area.

Di seguito si riporta uno studio della soluzione proposta con la delimitazione a parcheggio perimetrata in rosso:



tavola n. 1 Schema di progetto area parcheggio e piazza

2.2 Stima del costo di costruzione e di realizzazione

I costi di costruzione sono stati computati analiticamente sulla base di un progetto di massima già predisposto e si possono come di seguito riassumere.

Lavorazioni

Opere per il Verde	€ 209.746,40
Illuminazione Pubblica e Videocontrollo	€ 82.757,30
Viabilità e Parcheggi	€ 494.342,13
Economie	€ 7.675,90
Oneri per la Sicurezza	€ 15.000,00
Totale lavorazioni	€ 809.521,73
Somme a disposizione dell'Amministrazione	
Incentivo progettazione legge 109/94 art. 18	€ 17.390,43
Imprevisti e allacciamenti	€ 17.885,67
Contributo Autorità LL.PP.	€ 250,00
Polizza assicurativa Legge 109/94 art. 30 comma 5	€ 1.000,00
Acquisto apparecchi videosorveglianza	€ 32.000,00
Acquisto pali illuminazione pubblica	€ 28.000,00
Somme per la pubblicità	€ 7.000,00
I.V.A. 10% su lavori a base d'asta e somme	€ 86.952,17
Totale somme a disposizione	€ 190.478,27
totale complessivo	€ 1.000.000,00

2.3 Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

In fase di progettazione non sono stati affrontati particolari problemi che avranno riflessi sulle scelte individuate, sarà comunque necessario effettuare una serie di contatti e verifiche con gli enti che gestiscono i servizi interrati nel sottosuolo al fine di individuare le future necessità degli stessi e prevederle sia in fase progettuale che esecutiva.

3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

3.1 Compatibilità urbanistica –

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

Piano Regolatore Generale o Variante (1):
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

Area urbanistica in cui è compreso l'intervento (2):
<p><u>PRG Vigente</u></p> <p>L'intervento ricade in parte nella zona destinata a "Parcheggio Pubblico" della zona R4C e in parte nella zona S2, di cui si riporta una sintesi delle N.d.A.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ R4C – AREA EX BONGIOANNI - INSEDIAMENTI RESIDENZIALI DI NUOVO IMPIANTO - Nei cui ambiti le condizioni di intervento sono soggette a Strumento Urbanistico Esecutivo, la densità volumetrica fondiaria è di 5 mc/mq, il rapporto di copertura del 40% , l'altezza massima di mt. 18,80 (6 piani fuori terra), i distacchi dai confini: mt. 5 e comunque non inferiore a H/2, i distacchi dalle strade: a filo, i distacchi dagli edifici: mt. 10 o H dell'edificio più alto, le tipologie: singole e/o articolate. Le altre prescrizioni urbanistiche e caratteristiche edificatorie sono contenute e normate nell'art. 11 delle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Comunale e della relativa scheda di zona a cui si rimanda. ▪ S2 – IL VERDE – AREE PER SPAZI PUBBLICI A PARCO E GIOCO 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><u>PRG 2004</u></p> <p>L'intervento rientra nel "Verde Pubblico Esistente", di cui all'art. 24 della Lur 56/1977, con specifica destinazione a "Parcheggio Pubblico Previsto", che fa riferimento all'art. 57.05 delle N.d.A. che si riporta in estratto:</p> <p><i>"Le aree così classificate sono destinate a parcheggi pubblici. In queste aree possono essere realizzate costruzioni funzionali alla fruizione dei parcheggi, quali chioschi, punti di ristoro, servizi igienici, attrezzature tecnologiche di servizio (cabine telefoniche, bancomat, servizi informatici ecc.), nonché le piste ciclo - pedonali.</i></p> <p><i>Il PRG individua con apposita simbologia grafica, i parcheggi specialistici a servizio degli insediamenti produttivi e commerciali, pubblici e/o di uso pubblico.</i></p> <p><i>I parcheggi pubblici dovranno essere alberati con essenze latifoglie caduche appartenenti alla vegetazione locale, con un parametro di densità arborea A = 2 alberi ogni 100 mq di Sf.</i></p> <p><i>Potranno essere realizzati eventuali parcheggi privati pertinenziali da concedere in diritto di superficie."</i></p>

Prescrizioni derivanti da altri piani o programmi (3):
Piano del traffico Perizia di Variante dell'opera pubblica Passante Est-Ovest
Prescrizioni derivanti da regolamenti comunali (4):
Regolamento edilizio 2005 – Rif. Art.35 - Decoro degli spazi pubblici e di uso pubblico

Vincoli e altre prescrizioni normative (5):
Nessuna

L'intervento è (6):	
x	CONFORME
	NON CONFORME
alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia	

4.2 Stima di massima dei potenziali utenti

Potenzialmente i numeri sono senza dubbio significativi, si presume una notevole affluenza con il totale riempimento del parcheggio nelle giornate lavorative infrasettimanali ed anche in molte giornate festive in occasione di eventi cittadini. Il numero delle autovetture che saranno presenti simultaneamente nell'area sarà di 320 con un numero di utenti medio stimato di 500 circa.

4.3 Stima eventuali entrate e costi di gestione

Non sono previste entrate economiche dirette a seguito della realizzazione del parcheggio in quanto lo stesso è previsto gratuito proprio a seguito della sua funzione di parcheggio di scambio tra mezzo privato e mezzo pubblico. I costi di gestione, al termine dei lavori, sono quelli tipici della manutenzione ordinaria delle strade e piazze cittadine ove sono previsti pulizia del territorio, sostituzione di blocchetti danneggiati, pulizia delle caditoie per la raccolta delle acque, manutenzione del verde (sfalcio erba, potature, gestione impianto di irrigazione, concimatura essenze, ecc.). Va comunque sottolineato che una pavimentazione in pietra posata a regola d'arte garantisce una durata notevole, con maggiore resistenza agli eventi atmosferici e all'utilizzo in generale. Anche gli impianti (illuminazione, elettrico, irrigazione, ecc.) realizzati con tecnologia moderna ed adottando ad esempio lampade e proiettori attuali richiedono costi di gestione nettamente inferiori a quelli al momento esistenti sulle strade ed aree assimilabili.

4.4 Sostenibilità dei costi

I costi di gestione saranno direttamente sostenuti dall'Amministrazione Comunale nell'ambito delle normali gestione del patrimonio pubblico, in particolare strade e piazza.
A tal fine sono rilevanti le osservazioni di economicità riportate al precedente punto 4.3 .

5. CONVENIENZA ECONOMICO - SOCIALE

5.1 Descrizione dei benefici e dei costi per la collettività legati all'opera

L'argomento è già stato ampiamente trattato nei precedenti punti ma in particolare si sottolinea di seguito i fattori che possono essere considerati quali "benefici" per la collettività:

- posti auto a disposizione dei cittadini
- stimolo allo scambio tra mezzo privato e mezzo pubblico con conseguente minore inquinamento ambientale a vantaggio della complessiva vivibilità cittadina
- apprezzabile estetica generale dell'area anche in vista della futura realizzazione della adiacente piazza pedonale

6. PROCEDURE

6.1 Descrizione puntuale di tutti i vincoli – 6.2 Descrizione dei passaggi normativi e procedurali che si intendono attuare per superare i vincoli indicando i relativi tempi.

La procedura per la realizzazione dell'intervento è quella tipica di tutte le opere pubbliche relativamente alle strade e piazze. Non sono previsti fabbricati o altre strutture emergenti ove sono richiesti pareri specifici. Non sono inoltre previsti espropri o interferenze con la proprietà privata o con altri enti ad eccezione degli interventi nel sottosuolo per la predisposizione e modifica dei servizi interrati quali acquedotto, fognatura, fibre ottiche, enel, telecom, ecc. che verranno contattati con le normali procedure per le lavorazioni degli servizi interrato stradali. I tempi strettamente necessari sono quelli previsti per la redazione delle varie fasi di progetto, dell'espletamento della gara di appalto e dell'esecuzione dei lavori.

Non sono necessari passaggi normativi e procedurali particolari per la realizzazione dell'intervento.

6.3 Cronoprogramma delle scadenze temporali

I lavori sono in fase di esecuzione e la tempistica prevista può essere sintetizzata come di seguito:

MESI	1	2	3	4	5	6	...12	13
INIZIO-FINE LAVORI								
COLLAUDO								
AVVIO ESERCIZIO-SERVIZIO								