



SCHEDA INTERVENTO n.10.3.1.1 - Cuneo come “Porta del Sistema Portuale Integrato ligure-piemontese” e la nuova centralità urbana dell'ex Foro Boario

QUADRO CONOSCITIVO

Breve descrizione delle attività

L'intervento nasce dall'opportunità ravvisata dalle amministrazioni comunali di Cuneo e di Savona, entrambe coinvolte nel Programma Ministeriale S.I.S.Te.M.A., di ragionare su possibili strategie di sviluppo coordinate e condivise che sostanzialmente possono riferirsi alle seguenti considerazioni:

- ▶ Cuneo ha necessità di rafforzare il suo ruolo di territorio di interconnessione viario, ferroviario e logistico attraverso il potenziamento delle relazioni con la costa ligure e, quindi, con il sistema delle Autostrade del Mare e contemporaneamente di incrementare il livello di offerta di servizi mirati al sistema delle imprese locali;
- ▶ Savona ha necessità di dare respiro alle attività portuali individuando un “retroterra” capace di fungere da luogo di interscambio logistico e di offerta di servizi.

Sulla base di queste considerazioni., Cuneo e Savona stanno attualmente ragionando sull'opportunità di avviare un processo di integrazione territoriale che distribuisca su tale ampia regione "retroportuale" le ricadute dell'attività portuale e quelle produttive associate e associabili, prevedendo il necessario sistema di infrastrutture e servizi atto ad assicurare l'effettiva competitività di tale sistema. Nello specifico si intende promuovere uno studio congiunto che si occupi di analizzare le diverse porzioni di un sistema territoriale policentrico denominato SPILP – SISTEMA PORTUALE INTEGRATO LIGURE PIEMONTESE e la ripartizione di specialità ad esse attribuibili a livello di scala vasta, distrettuale e locale.

Si prevede, a questo proposito, uno studio di fattibilità integrato finalizzato a restituire un progetto territoriale di area vasta e un piano d'azione unitario, risultato della convergenza di due linee d'azione specifiche, poste tra loro in stretta coerenza tecnico-operativa:

1. *un'azione territoriale denominata “Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese”, volta a definire lo scenario strategico, nella collaborazione con il Comune e la Provincia di Savona, che individui i diversi elementi e interventi costituenti la rete di infrastrutture e servizi funzionali necessari a rafforzare il ruolo della “Granda” come territorio di interconnessione e interscambio logistico;*
2. *un'azione locale denominata “La porta urbana di Cuneo: il Foro Boario”, finalizzata - a seguito della individuazione dei fabbisogni di infrastrutture e servizi di eccellenza per scambi materiali e immateriali in relazione al quadro strategico di riferimento - a configurare lo scenario ottimale e il progetto urbano per la riqualificazione e la rifunzionalizzazione dell'area costituita dall'ex Foro Boario e della limitrofa caserma Cantore dismessa, come “porta urbana”.*

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

I rapporti instaurati sul territorio interessato per l'azione territoriale coinvolgono:

- Ministero delle Infrastrutture (Dipartimento Dicoter)
- Regione Piemonte, Regione Liguria e la Regione Valle d'Aosta
- Province di Cuneo, Savona e Alessandria;
- Comunità Montana Valle Bormida e Tanaro
- Comune di Savona;
- Autorità Portuale di Savona – Vado;
- Anas e Rete Ferroviaria Italiana - RFI

- GE.A.C - Gestione Aeroporto Cuneo
- Sitraci,
- FinPiemonte
- Camera di Commercio, Industria e Artigianato di Cuneo
- Unione Industriale di Cuneo;
- MIAC - Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo;
- Consorzio Agrario Provinciale;
- Sistema degli operatori economici del campo agroalimentare e della distribuzione.
- Sistema degli operatori logistici, autotrasportatori

Per quanto riguarda l'azione relativa al progetto locale urbano i soggetti coinvolti sono:

- Ministero delle Infrastrutture (Dipartimento Dicoter)
- Regione Piemonte
- Provincia di Cuneo
- Università di Torino e di Nizza Sophia Antipolis
- Comune di Cuneo
- Sistema dei Comuni e Comunità Montane del Piano Strategico
- Camera di Commercio, Industria e Artigianato di Cuneo e di Nizza;
- Unione Industriale di Cuneo;
- Banche
- Assessorato regionale e provinciale al Turismo
- Associazioni culturali, sociali e di promozione territoriale

Articolazione delle attività per linee d'azione, obiettivi e risultati attesi

Il progetto alla scala territoriale interessa l'asse Cuneo – Savona ed è finalizzato a studiare le possibili interconnessioni logistiche tra il sistema portuale ligure e il territorio del cuneese, con l'effetto atteso di un complessivo rafforzamento del ruolo del Basso Piemonte occidentale come territorio di interscambio logistico e di offerta di servizi mirati alle imprese del settore agroalimentare.

L'obiettivo specifico della linea d'azione territoriale è quello di analizzare, definire e valutare – nell'ambito del progetto di costituzione di un sistema integrato di porti e strutture logistiche nell'area del Ponente Ligure e del Piemonte meridionale (SPILP) - le condizioni e le modalità per la realizzazione di una piattaforma logistica policentrica che, avendo come punto forte la suddetta “Piattaforma Logistica Integrata” – da collocarsi prevedibilmente in connessione con l'asse autostradale Torino-Savona e in collegamento con l'Aeroporto di Levaldigi – candidata a creare un forte polo di mobilità a scala transregionale e transnazionale, all'interno delle cosiddette “reti logistiche lunghe” – la articoli in un sistema policentrico di sub-poli logistici specialistici.

Il risultato atteso è quello di definire le funzioni, l'articolazione e le interconnessioni infrastrutturali di un insieme di aree localizzate nel territorio cuneese, configurando le grandi aree del MIAC, destinate ad attività produttive e terziarie dal nuovo PRG del Comune di Cuneo, come subpolo logistico all'interno del quadro delle “reti logistiche corte”, a valenza provinciale e distrettuale. In particolare, la presenza del consolidato MIAC (Mercato all'ingrosso agroalimentare di Cuneo) e del CAP (Consorzio Agrario Provinciale), insieme alla spiccata specializzazione territoriale su prodotti alimentari di eccellenza e di nicchia, suggerisce una prima specificità di servizi e di organizzazione logistica da mettere a disposizione degli operatori locali e della rete di imprese operanti nel settore agroalimentare.

il contributo locale alla definizione della piattaforma logistica policentrica dovrà essere definita con particolare riferimento:

- al nodo di interscambio e/o sub-polo logistico, a spiccata specificità merceologica, nell'ambito API2.OS1 e Area MIAC, con ruolo di interfaccia decentrata alla piattaforma logistica integrata da collocarsi prevedibilmente nel fossanese;
- il nodo di ingresso/uscita dallo svincolo autostradale Asti-Cuneo corrispondente all'ambito API2.OS2, con funzioni più spiccatamente intermodali (ferrovia-gomma) annesse a servizi doganali potenzialmente insediabili;
- la riorganizzazione del sistema viario in ingresso/uscita dalla futura Tangenziale di Cuneo.

Alla scala più propriamente locale il progetto ha il compito fondamentale di definire il ruolo dell'area dell'Ex Foro Boario, localizzata nel centro storico, nel contesto urbano e territoriale, la sua connessione con il resto del tessuto cittadino, in particolare con la "Cittadella della cultura e dei saperi", l'organizzazione interna delle singole funzioni e la soluzione di specifici problemi di viabilità e parcheggi, con riferimento ai seguenti elementi:

- o la riorganizzazione del sistema viario ordinario in ingresso/uscita dai ponti di accesso al centro storico (Viadotto Soleri e Ponte Vecchio), con attenzione ai nodi di attestamento e di interscambio, in corrispondenza dei ponti stessi;
- o l'integrazione e l'ambientamento dei suddetti interscambi (parcheggi di attestamento, impianti ettometrici di accesso pedonale all'Altipiano) con il "Parco Fluviale" della città, già oggetto di programmazione e finanziamento nell'ambito del PRUSST;
- o la riqualificazione e rifunzionalizzazione, in chiave urbana e territoriale, dell'area dell'ex Foro Boario e della limitrofa caserma Cantore, in coerenza con i progetti contenuti nel Contratto di Quartiere II e già finanziati per € 6.462.000.

Si tratta di un'area in cui concorrono più elementi di problematicità legati alle sue notevoli dimensioni; al suo essere luogo di connessione tra città storica e città novecentesca, al centro della zona universitaria; al concentramento di funzioni urbane di snodo del sistema di accessibilità, essendo collocata in posizione baricentrica rispetto ai due ponti di accesso all'Altipiano (Viadotto Soleri, viario e ferroviario e Ponte Vecchio, viario). In questo quadro, lo studio di fattibilità deve pervenire ad indicare le concrete modalità di riqualificazione dell'area in funzione dell'inserimento di servizi di rango territoriale ad elevata attrattività, avendo a riferimento, quale prima indicazione da sottoporre a verifica:

- o servizi rivolti al potenziamento del polo universitario, in vista della creazione di un centro di ricerca di eccellenza;
- o servizi per la promozione e la valorizzazione dei prodotti di eccellenza del territorio e per la creazione di una "porta" rappresentativa e promozionale dell'immagine del territorio;
- o servizi direzionali a supporto della piattaforma logistica policentrica.

Le due linee d'azione sono parte integrante di un disegno unitario di attività in quanto, nella reciprocità degli effetti, devono concorrere a due ordini di risultati programmatici:

- A. configurare e valutare possibili scenari di assetto in funzione delle prospettive di posizionamento competitivo territoriale del cuneese avuto conto delle possibilità di ottimizzare le esternalità derivanti dalla realizzazione dei grandi interventi infrastrutturali in corso o programmati e di innescare processi di attrattività di domanda e di investimenti, anche attraverso forme partenariali pubblico-private;
- B. valutare le prospettive di riposizionamento territoriale selezionando uno o più scenari alternativi ottimali, sotto i profili tecnico-territoriale, economico-finanziario e gestionale che consentano al sistema dei decisori di effettuare scelte fattibili e condivise, assumendo di conseguenza circostanziati impegni nell'ambito di partnership interistituzionali.

Soggetto attuatore delle attività, risorse e strumenti

Lo Studio di Fattibilità integrato, affidato mediante procedura di evidenza pubblica di livello europeo, ad una società di servizi dal Comune di Cuneo, attinge alle risorse complessive (Euro 433.567,00) stanziato dal Ministero delle Infrastrutture per il Programma nazionale " S.I.S.T.E.M.A. – Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-azione" – Centro Nord.

Evoluzione delle attività e modalità di gestione

Si prevede che le attività debbano essere sviluppate in sei mesi a decorrere dalla stipula del contratto ed articolate in due fasi distinte:

- o Fase 1 – Costruzione del progetto territoriale: la "piattaforma logistica policentrica e la nuova centralità urbana del Foro Boario" mediante l'espletamento delle analisi di fattibilità urbanistico-territoriale, ambientale, tecnica, in termini di prospezione dell'ingegneria di sistema e valutazione dei rischi.
- o Fase 2 – Verifiche di fattibilità economiche e gestionali mediante l'espletamento delle analisi di fattibilità economico-finanziaria, giuridico-amministrativa e gestionale e analisi di sensitività.

Il servizio appaltato dal Comune di Cuneo come soggetto committente si struttura secondo cinque ordini di attività:

- a. espletamento dello studio di fattibilità secondo le articolazioni, i contenuti tecnici, le modalità, le sequenzialità, le fasi e i tempi richiesti dal Disciplinare di Gara
- b. assistenza tecnica al responsabile di procedimento nella organizzazione e conduzione tecnica dei momenti istituzionali, concertativi e partenariali
- c. assistenza tecnica all'attività di promozione dell'iniziativa, anche attraverso attività di auditing presso potenziali investitori e gestori, locali e non, utili ad orientare la fattibilità economico-gestionale dello scenario delineato;
- d. assistenza tecnica al Responsabile del procedimento nell'ambito del Gruppo di Lavoro da istituirsi tra Comune di Savona e dal Comune di Cuneo per il coordinamento, la verifica e il monitoraggio delle attività e dei risultati dello studio relativo al Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese.

Le modalità di gestione delle risultanze dello studio prevedono azioni di promozione e comunicazione dello studio tramite organizzazione di almeno due convegni atti alla divulgazione e al confronto con altri progetti simili, dei risultati emersi a conclusione delle singole fasi previste e la pubblicazione, di un congruo numero di copie, del rapporto finale dello studio di fattibilità.

FATTIBILITÀ TECNICA

Specifiche tecniche delle attività

Nell'ambito dell'azione territoriale relativa alla collocazione del territorio di **Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese**, si prevede che lo studio integrato di fattibilità definisca un insieme di scenari, anche alternativi, da sottoporre a progressiva selezione e affinamento, che, partendo prioritariamente dalla "piattaforma logistica integrata" da localizzarsi in prossimità dell'asse autostradale Torino-Savona, in collegamento con l'Aeroporto di Levaldigi, ne disegnino la confluenza e la specializzazione di sistema all'interno della piattaforma logistica policentrica, nonché la loro funzionalità rispetto ad una configurazione ottimale di processo e di prodotto dell'offerta logistica del Sistema Portuale Integrato Ligure-Piemontese.

Successivamente alla puntuale individuazione delle aree e delle infrastrutture da mettere in rete, lo studio dovrà individuare prospettive e modalità di sviluppo, definendone anche le funzioni specialistiche allocabili. In particolare sarà necessario definire le modalità di integrazione, nella rete logistica, di infrastrutture che tuttora non operano a piena capacità, prospettandone le potenzialità di sviluppo nell'ambito della rete, anche verificandone le possibilità di espansione fisica.

In questo senso, lo studio di fattibilità dovrà anche evidenziare i punti deboli e le connessioni mancanti nella maglia infrastrutturale, definendo le condizioni – sia minime che ottimali – per la piena e competitiva operatività del sistema logistico, analizzandone –altresì – i fattori di rischio in termini di coerenza con gli assetti definiti dagli strumenti pianificatori e programmatori, di compatibilità con i vincoli e le risorse di natura ambientale e paesaggistica e di compatibilità con gli usi produttivi dei suoli.

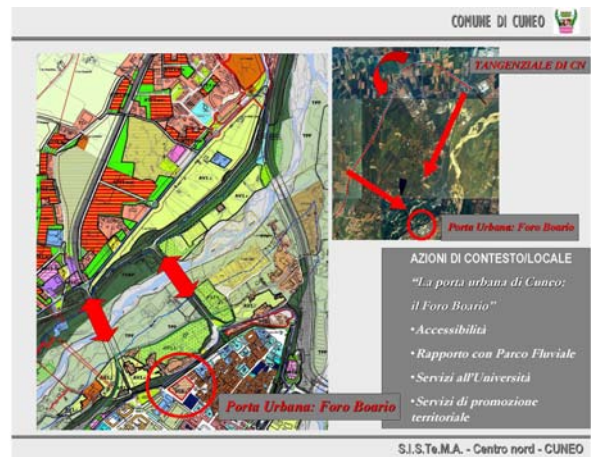
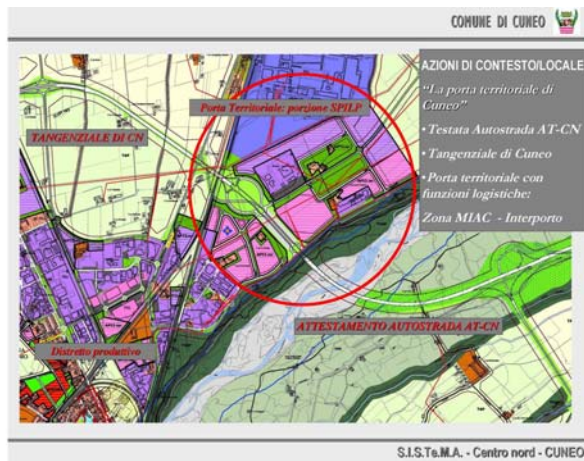
L'Amministrazione attribuisce al **progetto di nuova centralità urbana del Foro Boario** un ruolo di assoluta rilevanza, non solo nella prospettiva di allocarvi funzioni di eccellenza, di rango territoriale e a forte attrattività, ma anche e soprattutto nella prospettiva di farne il luogo propulsore della valorizzazione di Cuneo come "porta" interregionale e transnazionale del Piemonte meridionale, incrementando la competitività territoriale.

Nell'espletamento dello studio di fattibilità si richiede vengano sviluppare proposte e scenari circostanziati, definendone opportunità, rischi e condizioni, finalizzati a tale obiettivo. Inoltre, in funzione della valenza anche simbolica che l'area dovrà assumere, lo studio di fattibilità dovrà prevedere, come esito finale, la elaborazione del "progetto urbano" che definisca l'assetto configurativo dell'area e le linee-guida per le successive elaborazioni progettuali preliminari.

Documentazione illustrativa



Planimetrie delle aree interessate dalle azioni "Cuneo come porta territoriale del Sistema Portuale Integrato Ligure Piemontese e "Progetto di nuova centralità urbana del Foro Boario"



Stime del costo delle attività

Il corrispettivo a base d'asta previsto per il servizio in sede di gara europea ammontava a €291.667,00, comprensivo di ogni onere, Iva esclusa, corrispondente a complessivi € 350.000,00. In sede di Gara la società aggiudicatrice del servizio ha offerto un ribasso pari al 15% a cui si devono aggiungere ulteriori oneri per la progettazione interna all'Ente.

COSTO ATTIVITA'

INTERVENTO 10.3.1.1

QUADRO ECONOMICO SINTETICO

a) Totale importo attività	€ 383.567,00
b) Somme a disposizione	
b3) consulenze, indagini, pubblicità, ecc.	€ 319.640,00
b5) IVA totale	€ 63.927,00
Totale costo	€ 383.567,00

SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

Specifiche di sostenibilità economico - gestionale

Il progetto economico-gestionale rappresenta un aspetto particolarmente sensibile dello studio di fattibilità da realizzarsi, a cui si attribuisce una assoluta rilevanza sia ai fini della praticabilità e dell'efficacia – anche di prospettiva – dell'intera iniziativa, sia ai fini della condivisibilità e condivisione dell'intero progetto in seno ai tavoli partenariali interistituzionali, orizzontali (con prioritario riferimento ai Comuni interessati dall'insediamento della "Piattaforma Logistica Integrata" e di Savona) e verticali, aperti alla Regione Piemonte e Liguria, alle Province di Cuneo, Asti, Alessandria e Savona, all'Università, alla C.C.I.A.A., alle associazioni di categoria, agli operatori di settore.

Nella definizione degli aspetti di sostenibilità economico e finanziaria si richiede che lo studio di fattibilità assuma a riferimento i due seguenti indirizzi:

- a) conseguire le condizioni per la massimizzazione dell'apporto di capitale privato nella strutturazione della piattaforma logistica policentrica, con particolare riferimento a utilizzatori finali, intesi come operatori di settore, in quanto cointeressabili alla ottimizzazione del progetto di offerta logistica territoriale;
- b) conseguire la massima qualità architettonica, oltre che funzionale, dell'intervento sull'area del Foro Boario e dell'ex caserma Cantore, anche attraverso l'individuazione di azioni e procedure capaci di garantire tale esito.

Con la finalità di esplorare le condizioni ottimali per la gestione della piattaforma logistica policentrica e del nuovo polo urbano del Foro Boario si prevedono:

- l'analisi delle migliori pratiche, italiane ed europee per garantire elementi di riferimento opportunamente testati all'Amministrazione e al tavolo partenariale;
- l'espletamento e la riconduzione a sintesi dell'auditing condotto presso potenziali investitori, gestori, fruitori finali precisandone tutti gli aspetti connotativi atti a valutarne la valenza e la rilevanza, nonché a definire i fattori prevalenti di condizionamento, rispetto alle scelte di assetto;
- la valutazione di fattibilità economico finanziaria dello/degli scenari precedentemente individuati come ottimali, anche attraverso una loro eventuale ri-taratura al fine di conseguire la massima coerenza tra i risultati delle fattibilità territoriale e i risultati della fattibilità economico-finanziaria, avendo a riferimento la minimizzazione della necessità di conferimento di risorse pubbliche;
- l'espletamento della fattibilità giuridica, in termini di definizione dell'assetto gestionale, anche in considerazione – sul piano tecnico-settoriale – delle indicazioni derivanti dalla fattibilità economico-finanziaria;

- l'individuazione delle azioni e delle procedure atte a garantire, in sede di progettazione, la massima qualità architettonica dell'intervento nell'area del Foro Boario.

L'analisi di fattibilità economico-finanziaria dovrà in particolare produrre, per lo scenario ottimale o sue articolazioni anche modulari, un piano economico-finanziario:

- le ipotesi macroeconomiche a base del piano elaborato;
- il cronogramma dei tempi di realizzazione degli interventi e la motivazione a base del periodo di gestione ipotizzato;
- i livelli di redditività degli investimenti, tenendo presente i flussi di cassa, espressi tramite indici di redditività appositamente individuati tra quelli di corrente utilizzo
- l'eventuale esigenza di un contributo pubblico all'investimento, definendone destinazione, ammontare, modalità e tempi di utilizzazione;
- le condizioni di finanziabilità dell'investimento, opportunamente distribuito nel tempo in funzione delle priorità individuate, con o senza il contributo pubblico; struttura e ammontare del finanziamento privato;
- analisi di sensitività.

PROCEDURE

Descrizione dei passaggi procedurali

Le linee di attività che sostanziano lo Studio di fattibilità e scandiscono i passaggi procedurali sono:

- espletamento della Fase 1 – "Costruzione del progetto territoriale: la piattaforma logistica policentrica e la nuova centralità urbana del Foro Boario" con definizione di analisi di fattibilità urbanistico-territoriale, ambientale, tecnica come prospezione dell'ingegneria di sistema e valutazione dei rischi mediante restituzione di un Rapporto intermedio da sottoporre all'Amministrazione
- espletamento della Fase 2 – Verifiche di fattibilità economiche e gestionali con definizione delle analisi di fattibilità economico-finanziaria, giuridico-amministrativa e gestionale e analisi di sensitività mediante restituzione di un Rapporto finale.

Cronoprogramma

Si prevede per la realizzazione del servizio affidato una durata complessiva delle attività di 180 giorni con consegna finale entro marzo 2007.