



Comune di Cuneo

PROGRAMMI INTEGRATI PER LO SVILUPPO LOCALE

"CUNEO 2015 - APPUNTAMENTO CON L'EUROPA POLICENTRICA"

# STUDIO DI FATTIBILITA' SINTETICO INTERVENTI 10.1.1.10

## PIANO STRATEGICO DELLA MOBILITA'

### STUDIO DI FATTIBILITA' DISCESA BELLAVISTA





Città di Cuneo

---

**Settore Ambiente e Mobilità**



*Ufficio Mobilità e Trasporti*

**Studio di fattibilità per la realizzazione di un  
accesso meccanizzato mediante  
ascensore tra il parcheggio di discesa  
Bellavista e corso J.F.Kennedy**



*Ottobre 2005*



## 1. Premesse

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'automobile privata 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.

Uno dei parcheggi di testa principali è quello presente al termine di discesa Bellavista che dispone di complessivi 120 posti auto attualmente collegati al centro storico da un servizio di bus navetta. Il suddetto parcheggio nei prossimi anni verrà probabilmente ampliato a seguito di un intervento di privati che realizzeranno una struttura multipiano costituita in parte da un'autostazione per i bus extraurbani della ditta ATI di Saluzzo e in parte da rimessaggio camper, oltre all'ampliamento del parcheggio esistente per un numero complessivo di 200 posti auto.

## 2. 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

### 3. Intervento da realizzare

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.

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.

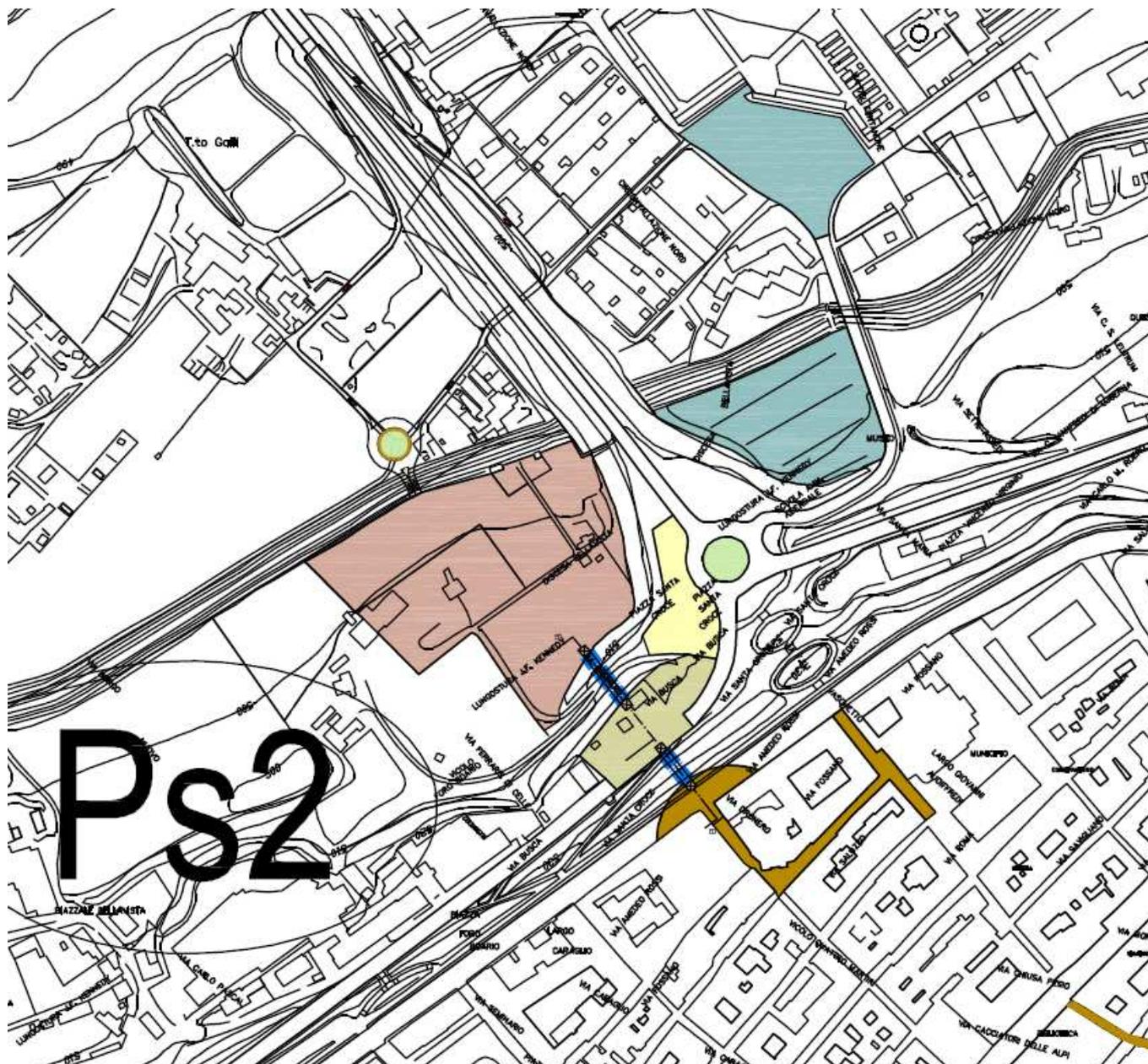
Le fermate di partenza e di arrivo, in corrispondenza di Discesa Bellavista e Corso J. F. Kennedy, necessitano di un intervento di contorno di moderazione del traffico in modo da agevolare l'attraversamento pedonale riducendo la velocità dei veicoli privati e generando attenzione nell'automobilista.

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 dell'intervento



## 4. Quadro tecnico economico del progetto

La stima presunta dei costi per la realizzazione dell'opera effettuata mediante la costi parametrici relativi ad opere di medesima complessità e dimensione, determina un quadro tecnico economico presunto pari a:

A) Importo lavori a base d'asta Euro 1'100'000,00

B) Somme a disposizione dell'Amministrazione

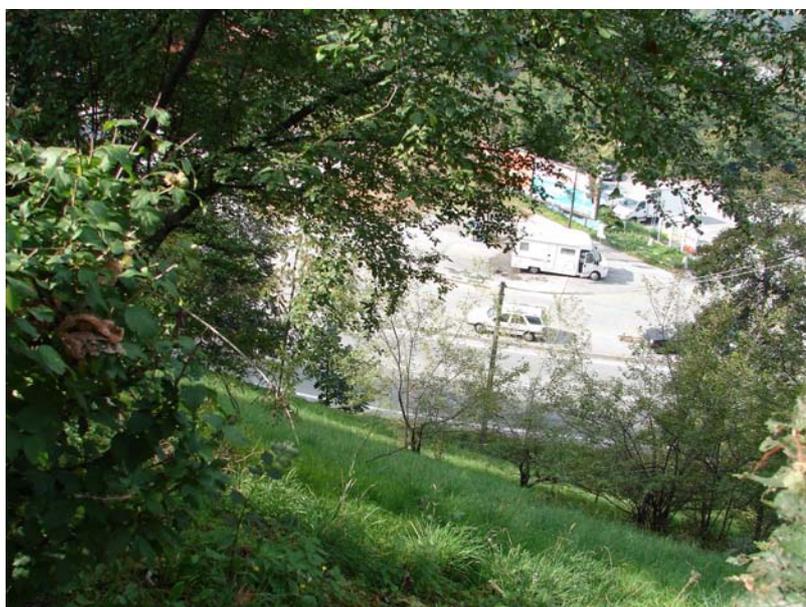
IVA sui lavori a base d'asta	Euro	110'000,00	
Spese tecniche	Euro	150'000,00	
IVA e CNPIA su spese tecniche	Euro	33'600,00	
Spese di pubblicità	Euro	10'000,00	
Spese per bonari accordi	Euro	30'000,00	
Allacciamenti	Euro	30'000,00	
Imprevisti	Euro	36'400,00	
		-----	
Totale	Euro	400'000,00	Euro 400'000,00
			-----
		TOTALE	Euro 1'500'000,00

Per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere è previsto l'affidamento mediante appalto integrato ai sensi della L. 109/1994, art. 19, comma 1, lettera b) "Appalto integrato".

## 5. Documentazione fotografica



Vista dell'attuale parcheggio



Vista dal'alto



Scarpata oggetto dell'intervento



Scarpata oggetto dell'intervento



Scarpata oggetto dell'intervento