



STUDIO DI FATTIBILITA' SINTETICO - n. 10.1.1.7

Qualificazione commerciale - L'Asse di Via Carlo Emanuele, Via XX Settembre e Via F. Cavallotti.

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 pregio dal punto di vista commerciale, servita da tutti i servizi alla collettività (trasporti, parcheggi, ecc.)

Si prevede di riqualificare l'area in oggetto mediante il rifacimento complessivo della sede viaria in modo da renderla pedonalizzabile ove necessario e comunque più esteticamente apprezzabile e vivibile nel suo complesso, adottando gli accorgimenti tecnico realizzativi e di arredo necessari.

La gestione delle aree sarà effettuata in modo autonomo dalla collettività come peraltro per tutte le strade cittadine, eventuali iniziative culturali o di intrattenimento potranno essere organizzati dall'Amministrazione comunale o, in accordo con la stessa, dalle associazioni dei residenti o dei commercianti.

La manutenzione non sarà economicamente più gravosa rispetto all'attuale poiché i materiali utilizzati (prevalentemente pietra) sono presentano resistenze all'usura maggiori rispetto all'asfalto.

L'intervento è proposto dall'Amministrazione comunale in pieno accordo con i residenti e le associazioni che gravitano nell'area e rispecchia appieno le destinazioni previste nel PRGC adottato.

1.2 Individuazione delle alternative progettuali

La scelta attuale del progetto come descritto nella scheda di intervento è l'evoluzione di diverse 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.

Una di queste vedeva una massiccia presenza di zone a verde di tipo fisso (aiuole con piantumazioni di diverse essenze, ecc.). I vantaggi di tale soluzione erano di tipo esclusivamente estetico ma avrebbero comportato notevoli svantaggi quali ad esempio la definitiva pedonalizzazione delle strade (i vasi a verde previsti come arredo possono essere spostati in qualunque momento ottenendo uno spazio aperto), costi di manutenzione molto alti, vicinanza di fabbricati con conseguente impossibilità di piantumazione di essenze arboree, approvvigionamento idrico non proprio semplice, ecc.

Una ulteriore alternativa riguardava la scelta della tipologia di realizzazione dell'impianto di illuminazione pubblica. Attualmente nelle vicine strade la stessa è installata a parete sulle facciate dei fabbricati circostanti.

In tale intervento si è scelto di posizionare i pali sulla parte dello spazio libero a ridosso dei marciapiedi (vedere foto). Tale scelta lascia comunque un ampio spazio per la circolazione dei veicoli di soccorso e dei residenti senza incorrere nei problemi derivanti dalla sistemazione a parete quali ad esempio:

- la posa su facciate di proprietà privata doveva avere il consenso del privato, cosa non sempre facile da ottenere per la presenza di balconi, finestre, insegne di negozi, ecc.
- gli apparecchi illuminanti dovevano essere alimentati da fili che sarebbero stati staffati lungo tutta la facciata del condominio senza poter peraltro impegnare i condomini ad incassare in tubazione gli stessi;
- i balconi presenti in numero massiccio sulle facciate stesse avrebbero creato zone d'ombra al suolo;

- dovendo l'impianto coprire zone di una certa ampiezza, i corpi illuminanti presenti sulle facciate dei condomini sarebbero stati uniti tra loro mediante attraversamenti aerei delle strade con tesate in acciaio che sorreggano i cavi elettrici con un importante impatto negativo sull'estetica generale dell'area.

I supporti per l'illuminazione pubblica che si propone di adottare, vanno considerati come elementi di arredo urbano, hanno inoltre il vantaggio di essere alimentati da impianti sotterranei, avere un facile accesso in caso di manutenzione del corpo illuminante, grazie all'adozione di ottiche direzionali infine, un basso inquinamento luminoso verso l'alto nel rispetto delle disposizioni regionali.

1.3 Modalità di gestione dell'opera

Come precedentemente specificato, trattandosi di strade pubbliche, 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.

Esistono accordi sul territorio che prevedono un intervento diretto dei privati, in particolar modo i commercianti, per l'irrigazione dei vasi di fiori, di proprietà dell'Amministrazione, ma che abbelliscono la strada creando quindi un'estetica positiva diretta alle attività commerciali.

Tale soluzione potrebbe essere adottata nell'intervento in esame.

2. FATTIBILITA' TECNICA

2.1 Indicazioni tecniche "di base" ed esplorazioni preprogettuali

L'intervento consiste nella riqualificazione di un'area di viabilità e più dettagliatamente nei seguenti tratti:

- via Cavallotti nel tratto compreso tra il corso Nizza e la via XX Settembre
- via XX Settembre nel tratto compreso tra il corso Dante e il corso Soleri
- via Carlo Emanuele III° nel tratto compreso tra il corso Dante e il corso Soleri
- via XXVIII Aprile nel tratto compreso tra corso Nizza e via XX Settembre

La riqualificazione verrà realizzata in lotti separati.

Il primo dei due previsti ha per oggetto la pedonalizzazione del tratto di via Felice Cavallotti compreso tra il corso Nizza e la via Carlo Emanuele III°.

Tale intervento verrà effettuato mediante la modifica sostanziale della carreggiata, dei marciapiedi, dell'illuminazione pubblica attualmente esistenti.

Nel dettaglio verranno eliminati i dislivelli esistenti tra carreggiata e marciapiedi al fine di dare maggiore ampiezza alla sede complessiva, eliminare le barriere architettoniche e creare spazi nuovi per posizionamenti di arredi vari (panche, cestini pali illuminazione, delimitatori della sosta, ecc.)

Il tutto sarà pavimentato in lastre e blocchetti di pietra di diverse dimensioni.

La tratta descritta verrà pedonalizzata ed il transito veicolare sarà consentito esclusivamente a residenti (per l'accesso e l'uscita dagli esistenti cortili) ed ai veicoli adibiti a carico e scarico merci a servizio degli esercizi commerciali.

Nel corso della realizzazione del secondo lotto si provvederà alla modifica delle restanti vie come sopra esposto, adottando i medesimi materiali. Nelle strade oggetto dell'intervento del 2° lotto sarà però ancora consentito il transito e la sosta delle autovetture che sarà però essere ridotto e rallentato affinché si possa recuperare spazio per l'ampliamento della zona destinata ai pedoni e prospiciente le attività commerciali esistenti.

L'area interessata, come già esposto nel punto 1.1 si trova nel centro cittadino, nelle immediate adiacenze al corso Nizza che rappresenta la strada principale cittadina dal punto di vista commerciale.

Le strade interessate presentano le seguenti estensioni:

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| - via Carlo Emanuele III°: | lunghezza m 352,00 |
| - via XX Settembre: | lunghezza m 352,00 |
| - via F. Cavallotti: | lunghezza m 125,00 |
| - via XXVIII Aprile: | lunghezza m 125,00 |

Tutti i fabbricati circostanti l'area in oggetto presentano al piano strada numerose attività commerciali mentre ai restanti piani una prevalenza di abitazioni residenziali ed uffici privati.

Sulla via XX Settembre è inoltre presente il Cinema Monviso di proprietà dell'Amministrazione, che copre un fronte di oltre 40 m di lunghezza. In aderenza allo stesso, nello stesso complesso immobiliare, vi si trova il nuovo "centro di documentazione territoriale della provincia di cuneo" e "l'istituto storico della resistenza", entrambi in fase di insediamento dopo la completa ristrutturazione dello stabile che precedentemente ospitava la sede del Catasto Terreni. Di seguito si riporta uno studio della soluzione proposta:



foto n. 1 Fotomontaggio della via Cavallotti

2.2 Stima parametrica dettagliata 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.

Totale lavori a base d'asta	€ 1.383.358,62
Iva 10% su lavori a base d'asta	€ 140.394,43
Spese tecniche	€ 413.380,61
Arredi e altri acquisti iva compresa	€ 330.866,34

TOTALE INTERVENTO € 2.268.000,00

Nel quadro tecnico economico che segue è riportato dettagliatamente tale sintesi.

IMPORTO DEI LAVORI

INTERVENTO 10.1.1.7

QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR n° 554 del 21/12/1999)

a) Lavori a base d'asta

a1) lavori ed opere	€ 1.314.190,70
a2) oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso	€ 69.167,92
a3) oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso	€ -
a4) totale lavori a base d'asta	€ 1.383.358,62
a5) totale importo appalto	€ 1.383.358,62

b) Somme a disposizione della stazione appaltante

b1) arredi	€ 315.424,91
b2) rilievi, accertamenti e indagini	€ 3.000,00
b3) allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz.	€ 4.500,00
b4) imprevisti	€ 5.000,00
b5) acquisizione aree o immobili	€ -
b6) spese tecniche per progettazione e D.LL.	€ 413.380,61
b7) spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc.	€ 5.000,00
b8) IVA su totale lavori a base d'asta	10,0% € 138.335,86
	parziale € 884.641,38
Totale costo realizzazione	€ 2.268.000,00

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

In fase di progettazione non dovranno essere affrontati particolari problemi che possano avere 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

Lo studio progettuale è stato effettuato in rispondenza agli strumenti urbanistici vigenti. A tal fine vedasi lo 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

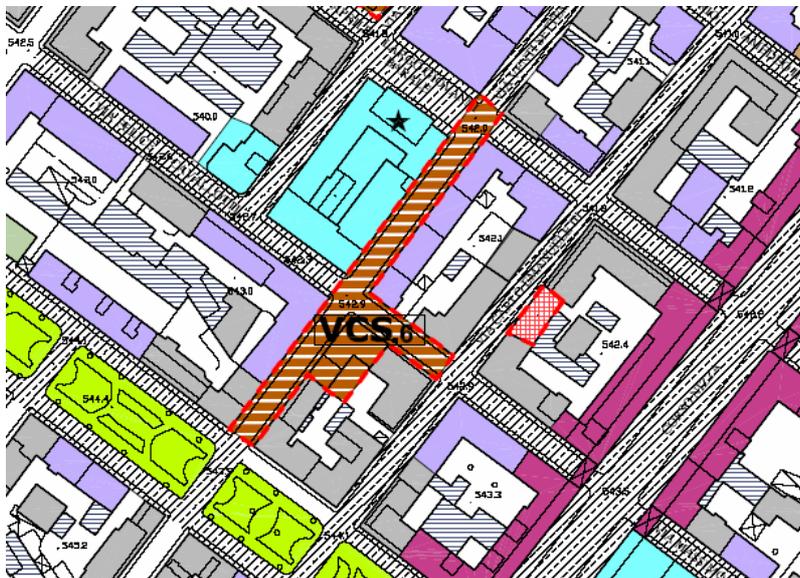
Area urbanistica in cui è compreso l'intervento (2):
<p><u>PRG Vigente</u> R2A – AREA CENTRALE - INSEDIAMENTI RESIDENZIALI EDIFICATI DI COMPLETAMENTO E RISTRUTTURAZIONE – DESTINAZIONI D'USO AMMESSE: residenze, attività direzionali, commerciali, ricettive, artigianato di servizio non nocivo e molesto. CARATTERISTICHE EDIFICATORIE: densità volumetrica fondiaria 5 mc/mq, rapporto di copertura 40%, altezza massima mt. 19,80 (6 piani fuori terra), distacchi dai confini in aderenza sui confini laterali ove esistano testate cieche e 2/3 H in presenza di testate finestrate con minimo di mt. 10, distacchi dalle strade a filo strada, distacchi dagli edifici 2/3 H dell'edificio più alto, con minimo di mt. 10 da edifici esistenti, a cortina. CONDIZIONI D'INTERVENTO: autorizzazione, concessione diretta, strumento urbanistico esecutivo; Le altre prescrizioni urbanistiche e caratteristiche edificatorie sono contenute e normate nell'art. 9 delle Norme di Attuazione del Piano Regolatore Comunale e della relativa scheda di zona a cui si rimanda;</p> <p><u>PRG 2004</u> L'intervento rientra negli "Spazi aperti della Città Storica", i quali, in funzione dei tessuti insediativi storici a cui afferiscono, vengono regolamentati con indicazioni specifiche. La viabilità urbana oggetto di intervento (Via Felice Cavallotti, Via Carlo Emanuele III e Via XX Settembre), sono individuati come come "Spazi della Città Umbertina" appartenenti ai "Tessuti di espansione novecentesca (TS4)" e fanno riferimento all'art.32.09 delle N.d.A. che si riporta in estratto: <i>"Gli spazi aperti della città umbertina dovranno essere trattati in accordo con i caratteri eclettici che li delimitano, con particolare attenzione ai tessuti contraddistinti da basse densità e cellule edilizie dotate di pertinenze a giardino; l'individuazione puntuale degli spazi aperti caratterizzanti la città umbertina è riportata nell'Elaborato P6.1 Assetto della Città storica (scala 1:2.000)."</i> La via XX Settembre è compresa, inoltre, in un Ambito di Valorizzazione della Città Storica VCS.6 e soggetta all'approvazione di un Programma Integrato di Riqualificazione Urbana (PRIU), l'intero intervento di qualificazione urbana fa, infine, riferimento per l'attuazione alle Linee guida I7 – I8 Elaborati allegati al PRG 2004</p>

Prescrizioni derivanti da altri piani o programmi (3):
Piano del traffico – Regolamento della ZTL del Centro Storico di Cuneo
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):	
<input checked="" type="checkbox"/> CONFORME	alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti od operanti in salvaguardia
<input type="checkbox"/> NON CONFORME	

Estratto cartografico del PRG con individuazione dell'area interessata dall'intervento



3.2 Descrizione di eventuali impatti ambientali dovuti all'opera e misure compensative da prendersi

Lo scopo di tale riqualificazione è quello di rendere l'area nel complesso più vivibile ed esteticamente apprezzabile. Non verranno infatti creati impatti negativi e pertanto non risulta necessario adottare misure compensative.

4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

Il tipo di intervento da realizzare rende difficile effettuare una analisi dettagliata costi-ricavi, volta a determinare la sostenibilità finanziaria dell'intervento.

Le finalità del progetto, infatti, prevedono di migliorare e arricchire in senso lato la qualità della vita dei cittadini e, in generale, dei fruitori della piazza. Detti risultati, ovviamente, appaiono essere difficilmente valutabili e quantificabili dal punto di vista finanziario ed economico.

4.1 - 4.2 Stima dei potenziali utenti

Per le motivazioni sopra esposte risulta difficile effettuare una stima dei potenziali utenti perché molto dipenderà dalla capacità organizzativa dell'Amministrazione circa eventi e manifestazioni e principalmente l'afflusso di utenza dipenderà dal richiamo delle attività commerciali presenti.

Potenzialmente i numeri sono senza dubbio significativi e si possono comunque prevedere con buon margine di sicurezza in 6000 unità al mese.

4.3 Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi

Non sono previste entrate dirette a seguito della realizzazione del progetto di riqualificazione dell'area per le motivazioni esposte ai precedenti punti.

I risultati di una riqualificazione ambientale non possono essere infatti considerati dal punto meramente economico poiché il loro obiettivo finale non è questo ma una maggior benessere della collettività in senso di vivibilità ambientale.

I costi di gestione, al termine dei lavori, sono quelli tipici della manutenzione ordinaria delle piazze cittadine ove sono previsti pulizia del territorio, sostituzione di lastre danneggiate, pulizia delle caditoie per la raccolta delle acque, manutenzione del verde e dell'illuminazione pubblica.

Tali costi di gestione, ad eccezione della voce relativa al verde, sono gli stessi o comunque possono essere assimilati a quelli attuali ante intervento in quanto ove non presente la pietra si deve saltuariamente intervenire per i ripristini dell'asfalto e tutti gli altri interventi sopra menzionati.

Va comunque sottolineato che una pavimentazione in pietra posata a regola d'arte garantisce una durata estremamente superiore paragonata alla pavimentazione in asfalto, offrendo maggiore resistenza all'abrasione, 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 sulla piazza.

5. CONVENIENZA ECONOMICO – SOCIALE

5.1 Analisi aggregata di carattere sostanzialmente descrittivo dei benefici e dei costi "esterni o indiretti" per la collettività

La convenienza economico sociale dell'intervento richiama le considerazioni già esposte. La realizzazione di un'opera di riqualificazione ambientale urbana crea un benessere sociale collettivo del quartiere in oggetto, per tutti i cittadini che in quel quartiere lavorano, vivono o solamente transitano sullo stesso per effettuare acquisti o semplicemente passeggiare.

La convenienza economica è pertanto di difficile stima e di certo può interessare in modo diretto ed indiretto i commercianti ed i residenti, i primi per il maggior afflusso di clienti che possono essere attratti dal potersi muovere in libertà senza le attenzioni al traffico veicolare e in un ambiente particolarmente curato, i secondi per il maggior valore commerciale che gli appartamenti potrebbero assumere.

Un confronto tra la soluzione attuale (ante intervento) e quella post intervento può sommariamente essere così espressa:

Soluzione senza intervento:

Costi:

- non sono presenti costi di investimento;
- I costi di esercizio e di manutenzione sono relativi alle voci già esposte nei precedenti punti;
- tra i costi ambientali si può annoverare l'alto numero di autovetture in transito (alcune strade sono infatti utilizzate come transito alternativo alle principali vie di percorrenza per evitare semafori e/o code)

Benefici

- il parcheggio delle autovetture si trova di fronte all'entrata dei negozi con maggiore comodità di trasporto, per i clienti, della merce acquistata.

Soluzione con intervento:

Costi:

- sono presenti costi di investimento;
- i costi di esercizio e di manutenzione sono relativi alle voci già esposte nei precedenti punti ma risulteranno comunque inferiori agli attuali in quanto la manutenzione delle pietre è senz'altro inferiore a quella dell'asfalto;
- maggiore distanza tra l'esercizio commerciale e l'autovettura del cliente.

Benefici

- miglioramento generale di condizione di vivibilità per gli utenti dell'area;
- minore manutenzione generale;
- i costi ambientali vengono ridotti mediante la riduzione dell'inquinamento derivante dal minor traffico veicolare, riduzione dell'inquinamento luminoso con l'adozione di apparecchi illuminanti specifici.
- aumento di valore generale dell'area quindi indotti indiretti agli esercizi commerciali, residenti, ecc.

6. PROCEDURE

6.1 Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera

La procedura per la realizzazione dell'intervento è quella tipica di tutte le opere pubbliche relativamente alle 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 dei 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.

Nello studio delle successive fasi di progettazione si dovrà porre particolare attenzione ai flussi pedonali e dei residenti affinché sia realizzabile l'opera senza creare disagi eccessivi ai residenti ed alle attività commerciali. Non sono infine necessari passaggi normativi e procedurali particolari per la realizzazione dell'intervento.

6.2 Descrizione puntuale dei passaggi normativi e procedurali che si intendono attuare per superare i vincoli indicando i relativi tempi

Non si rilevano necessari particolari passaggi normativi e procedurali necessari al superamento di vincoli.

6.3 Cronoprogramma delle scadenze temporali

Le tempistiche attuative per la realizzazione dell'opera sono espone nel seguente schema indicativo:

FASI \ MESI	1	2	3	4	5	6	18
STUDIO DI FATTIBILITA'								
PROGETTO PRELIMINARE								
PROGETTO DEFINITIVO								
RICHIESTA AUTORIZZAZION								
PROGETTO ESECUTIVO								
AGGIUDICAZIONE								
INIZIO-FINE LAVORI								
COLLAUDO								
AVVIO ESERCIZIO-SERVIZIO								

7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO

7.1 Analisi di sensibilità per il piano finanziario dell'opera

Per le medesime considerazioni del precedente punto 4.3 non risulta possibile effettuare una analisi di sensibilità e di rischio.

7.2 Descrizione sintetica dei fattori di rischio

Non sembrano rilevarsi rischi economici.