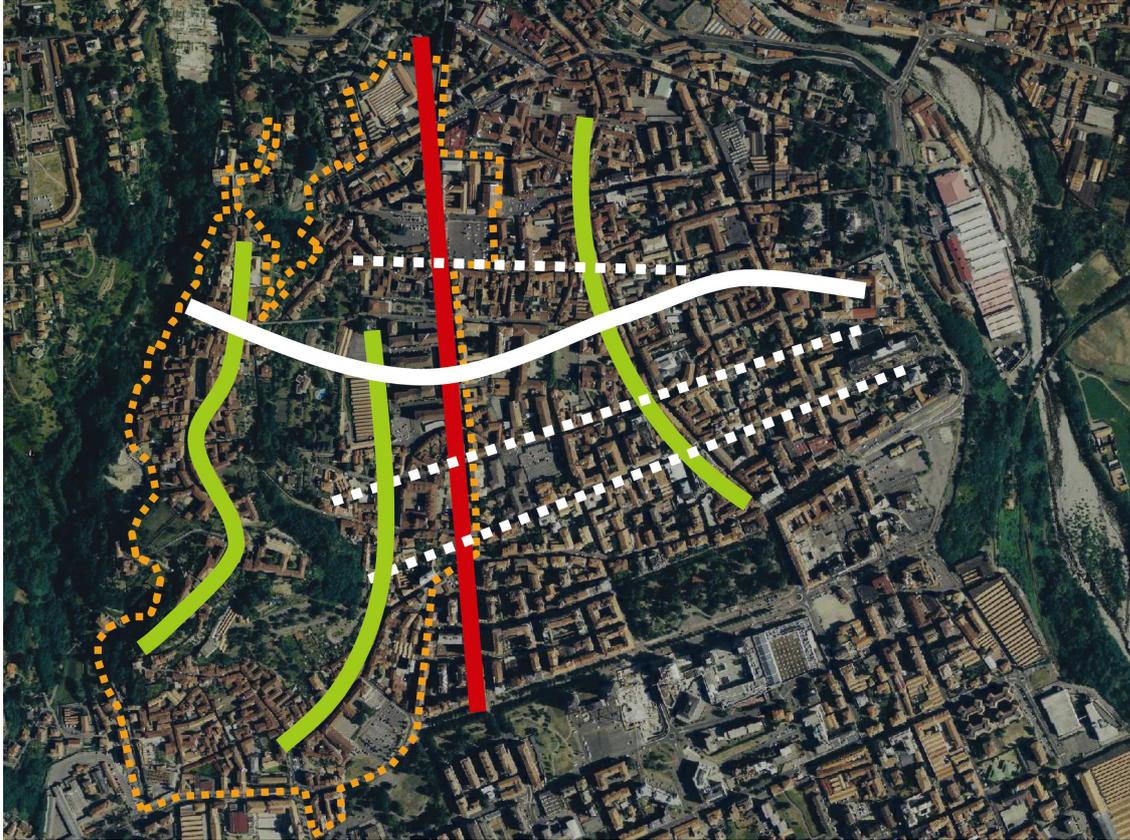




*CITTÀ*  
*di* **BIELLA**

MEDAGLIA D'ORO AL VALORE MILITARE  
MEDAGLIA D'ARGENTO AL MERITO CIVILE



## **ALLEGATO al Dossier di Candidatura SEZIONE C Scheda Intervento:**

### **3. Interventi per la mobilità urbana sostenibile**

#### **3.03 Valorizzazione e messa in sicurezza delle stazioni di valle e di monte della funicolare terrestre "Biella Piano – Biella Piazza"**

GENNAIO 2011

***SCHEDA 1 – Titolo Intervento “INTERVENTI PER LA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE. 3.03:- VALORIZZAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLE STAZIONI DI VALLE E DI MONTE DELLA FUNICOLARE TERRESTRE “BIELLA PIANO – BIELLA PIAZZO”***

**1. Descrizione dell'intervento**

Nell'ottica del perseguimento di una mobilità urbana sostenibile il Comune di Biella ha da tempo pianificato ed attuato una serie di interventi in materia di trasporto pubblico locale, di ampliamento della zona a traffico limitato (ZTL), di parcheggi pubblici di attestamento, in modo da affrontare in maniera adeguata le problematiche legate all'accessibilità del centro storico e del borgo Piazza.

Nell'ambito del comparto urbano in esame riveste inoltre particolare rilevanza, sotto il profilo delle infrastrutture per la mobilità, la funicolare “Biella Piano – Biella Piazza”.

Inaugurata nel 1885, storico sistema di trasporto che collega il quartiere del Piazza con il quartiere del Piano e che è parte integrante della cultura identitaria cittadina, la funicolare ha richiesto nel corso degli ultimi tempi degli interventi di carattere manutentivo particolarmente rilevanti, in relazione alla scelta che l'Amministrazione comunale ha compiuto di mantenere attivo tale mezzo di trasporto invece di dismetterlo per sostituirlo con sistemi più moderni ma al tempo stesso privi di ogni relazione con il contesto storico e paesaggistico caratterizzante il sito.

Nel 1995 l'impianto ha subito una profonda ristrutturazione, con la computerizzazione della linea, e la ristrutturazione sia delle due stazioni a monte e a valle sia delle due cabine. Tale intervento ha permesso di aumentare la qualità del servizio offerto soprattutto ai portatori di handicap, prevedendo un più confortevole alloggiamento per carrozzine e biciclette, e di aumentarne la sicurezza con un servizio di video sorveglianza a circuito chiuso sia a bordo delle cabine che all'interno delle stazioni.

Gli investimenti attuati nel corso del 2010 hanno invece riguardato la sostituzione del freno di servizio ed il riassetto delle vie di corsa, in funzione del miglioramento della sicurezza e del confort di viaggio.

L'Amministrazione Comunale intende consolidare questo servizio nell'ambito della presente proposta di PISU mediante alcuni ulteriori interventi di valorizzazione e qualificazione della Funicolare che, integrati con le altre politiche di mobilità sostenibile già in atto, potranno ulteriormente favorire l'intermodalità dei servizi di trasporto e di mobilità collettiva.

La funicolare “Biella Piano – Biella Piazza”, storico sistema di trasporto che collega il quartiere del Piazza con il quartiere del Piano e che è sicuramente parte dell'identità cittadina, richiede ora interventi di risanamento e di messa in sicurezza delle stazioni di monte e di valle.

## 2. Localizzazione dell'intervento

Nell'area del PISU si rilevano le seguenti criticità relativamente al sistema della mobilità:

1. la conformazione collinare del terreno è fonte di relativo isolamento delle tre subaree e ha determinato nel corso dei secoli una viabilità costituita da percorsi impervi e stretti
2. mancanza di un mezzo di trasporto alternativo all'auto per gli utenti della funicolare che sia di supporto agli spostamenti di non rilevante entità all'interno del centro urbano
3. scarsità di aree a parcheggio in particolare nei giorni di mercato

Peraltro nell'ambito urbano considerato si registrano alcune potenzialità di sviluppo inespresse quali:

1. impianto urbanistico storico
2. viabilità secondaria con poco traffico favorevole a insediamento di attività commerciali e a forme di mobilità sostenibili (*bike-sharing*)
3. funicolare Biella – Piazza interessante sia dal punto di vista storico sia perché importante collegamento tra il Piano e il Piazza;

Gli interventi previsti sono localizzati nelle stazioni di monte e di valle della funicolare e sono finalizzati alla valorizzazione e alla messa in sicurezza del servizio di trasporto su rotaia che costituisce il principale mezzo di accesso al Borgo storico del Piazza per chi proviene dal centro città.

L'intervento sopra descritto relativo alla funicolare che collega Biella Piano a Biella Piazza è inoltre di notevole rilevanza se si pensa che essa rappresenta uno dei simboli della città, oltre che un efficiente mezzo di collegamento tra il borgo del Piazza e Biella – Piano.

La via di corsa si sviluppa per una lunghezza inclinata complessiva di circa 180 metri con una pendenza del 34% ed è costituita da due linee parallele, su cui si muovono due cabine collegate da funi.

Strettamente connesso agli interventi di valorizzazione e messa in sicurezza della Funicolare del Piazza è l'intervento che vede la realizzazione di un nuovo parcheggio di attestamento e di interscambio nell'edificio ex Maglificio Boglietti (oggetto della scheda 3.01), in Piazza De Agostini, e la realizzazione da parte di un soggetto privato, la Società Novacoop, sulla base di una convenzione stipulata con l'Amministrazione comunale, di una stazione di *bike sharing* ai piedi del Piazza nei pressi della stazione di valle, completando l'offerta di servizi per la mobilità integrata per l'interscambio modale automobile – pedone – bicicletta – autobus – funicolare in grado di supportare l'accessibilità di un comparto caratterizzato dalla presenza di zone a traffico limitato.

### 3. Caratteristiche tecniche

Relativamente alla **Funicolare Biella Piano – Biella Piazza** si prevedono i seguenti interventi:

- interventi tecnici e verifiche dimensionali in ottemperanza alle norme tecniche di riferimento, già effettuati nel corso dell'anno 2010, per la sistemazione dei binari delle due vie di corsa della funicolare. Gli interventi sono finalizzati al miglioramento del comfort di viaggio, alla riduzione della rumorosità e delle vibrazioni e consistono sostanzialmente in:
  - Fornitura e posa in opera di nuovi supporti elastici delle rotaie composti di un cuscinetto elastomerico interposto tra la rotaia e la struttura di appoggio;
  - Realizzazione delle saldature in alluminio termiche su tutte le giunzioni delle rotaie esistenti.

Questi interventi comportano un innalzamento del piano del ferro, pertanto si rendono indispensabili alcuni ulteriori interventi a carico dei veicoli e dei rulli di guida fune per conseguire un corretto funzionamento dell'impianto.

- interventi in progetto per il risanamento conservativo della stazione di valle, con realizzazione di nuova pavimentazione lapidea all'ingresso in sostituzione della attuale ghiaia, per garantire una migliore accessibilità al servizio, restauro dell'insegna storica, dei locali di accoglienza viaggiatori, e con la realizzazione di un sistema di separazione fisica delle piattaforme di fermata rispetto alle vie di corsa, attraverso interventi che non alterino la percezione visiva del manufatto storico ma che inibiscano la valicabilità dell'attuale ringhiera di separazione.

Per quanto riguarda la stazione di monte tale intervento riguarderà anche l'adeguamento del tornello di uscita e interventi finalizzati a garantire la sicurezza del personale di gestione e vigilanza del servizio.

#### 4. Contributo al conseguimento degli obiettivi del PISU

La promozione della mobilità sostenibile è uno degli obiettivi del Disciplinare regionale.

Gli interventi previsti riguardanti la valorizzazione e la messa in sicurezza delle stazioni di monte e di valle della Funicolare si aggiungono ai cospicui investimenti effettuati nel corso degli ultimi anni, finalizzati a consentire una maggiore fruibilità del servizio e dell'area una più stretta connessione tra il Piazzo ed il Piano, per contribuire a ridurre la marginalità e l'isolamento del Borgo medioevale sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista sociale ed economico.

In particolare il miglioramento dell'accessibilità del borgo medioevale del Piazzo, con la conseguente diminuzione del traffico di attraversamento e dell'inquinamento e l'eliminazione di parcheggi lungo le vie principali e piazza Cisterna possono contribuire a contrastare il fenomeno che ha visto un progressivo degrado ed una rarefazione delle attività economiche presenti.

La morfologia del Piazzo, caratterizzata da un impianto medievale con strade strette e pochi spazi liberi per parcheggi, ha sicuramente una vocazione pedonale che va assecondata per valorizzare il quartiere stesso e al fine anche di ridare alla Piazza Cisterna la sua funzione originaria di luogo di incontro di socializzazione e di sviluppo di attività economiche: la funicolare pertanto risulta uno degli elementi fondamentali, assieme ai parcheggi di attestamento già esistenti alle pendici ovest del Piazzo, e quelli previsti nell'area ex Boglietti per la sua rivitalizzazione economica e sociale.



## 5. Dati finanziari dell'intervento

*Tab. 5.1 - Piano finanziario dell'intervento*

Costo totale previsto	Contributo pubblico richiesto	Eventuali impegni assunti	Eventuali spese effettivamente sostenute
<b>100.000,00</b>			

*Tab. 5.2 - Fonti di finanziamento dell'intervento*

Risorse proprie del soggetto proponente del PISU	Cassa DDPP	Contributo pubblico richiesto al POR FESR	Soggetti privati	Altri contributi pubblici (non del POR FESR)	Altre fonti (**)	TOTALE
<b>100.00,00</b>						<b>100.000,00</b>

(\*\*) *specificare:*

.....  
.....

**Tab. 5.3 – Piano indicativo dei costi dell'intervento**

Voce di spesa	Importo totale (Euro)
<b>a) demolizione, nuova costruzione, ampliamento, manutenzione straordinaria, restauro conservativo, riqualificazione, ristrutturazione e recupero di edifici</b>	<b>76.346</b>
b) sistemazione di aree degradate ed allestimento di spazi esterni, comprese le opere di urbanizzazione strettamente necessarie alla funzionalità dell'area	
c) opere, attrezzature e impianti finalizzati al miglioramento della qualità ambientale e della mobilità urbana ecosostenibile	
d) realizzazione o ammodernamento di impianti e reti tecnologiche	
e) acquisto di macchinari, attrezzature e arredi (inclusa l'installazione) purché inventariabili e strettamente funzionali agli interventi	
f) acquisto di attrezzature tecnologiche ed informatiche per le attività di tipo immateriale relative agli interventi ammissibili	
<b>g) I.V.A., limitatamente ai soggetti per cui tale onere non è recuperabile</b>	<b>15.435</b>
i) spese sostenute per il ricorso alle prestazioni di un soggetto attuatore 8 di cui all'art. 3 del disciplinare	
l) acquisto di aree e di edifici, purché direttamente collegato all'investimento e strettamente funzionale all'attuazione del PISU <sup>9</sup> ;	
<b>m) progettazione (studi di fattibilità; progettazione preliminare, definitiva, esecutiva, direzione lavori, sicurezza dei cantieri, collaudi, ecc.<sup>10</sup> ;</b>	<b>4.544</b>
n) spese sostenute per le attività e servizi volti al miglioramento della coesione sociale (sostegno al lavoro, alla qualificazione del capitale umano, immigrazione, giovani, ecc.)	
o) spese sostenute per le attività di comunicazione, promozione territoriale, animazione economica ed accompagnamento sociale	
p) spese per l'efficienza energetica a favore dell'edilizia privata residenziale e non residenziale di proprietà pubblica, strettamente funzionali alla realizzazione dell'intervento di riqualificazione	
q) (relativamente alla tipologia di interventi prevista dalla lettera g) dell'art. 6 del Disciplinare, costi ammissibili in base alla specifica normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato	
r) spese relative alle attività di formazione nel caso di interventi del Fondo Sociale Europeo <sup>11</sup> .....(specificare) .....(specificare)	
<b>Totale costi intervento</b>	<b>100.000</b>

<sup>8</sup> nella misura massima del 3% delle spese ammissibili del corrispondente intervento

<sup>9</sup> per tali spese è riconosciuto ammissibile un importo – riferito a ciascun singolo intervento del PISU – pari al limite massimo del 10% della spesa ritenuta ammissibile del corrispondente intervento; detto importo è comunque soggetto a rideterminazione consuntiva sulla base degli importi contrattuali

<sup>10</sup> per tali spese è riconosciuto ammissibile – per ciascun intervento – un importo complessivo non superiore al 10% del totale della somma degli importi ammissibili di opere, attrezzature ed impianti dell'intervento cui si riferisce la progettazione (importo stimato per la base di appalto, comprensivo di oneri per la sicurezza e, ove ammissibile, I.V.A.)

<sup>11</sup> nel rispetto di quanto previsto dal POR[0] FSE 2007-2013 del Piemonte ed in applicazione del principio di flessibilità di cui all'art.34.2 del Reg.(CE) 1083/2006 e ss.mm.ii.

**Tab. 5.4 - Cronogramma previsionale di spesa(pagamenti) dell'intervento**

	2010			2011				2012				2013				2014				2015	TOT	
	II(*)	III	IV	I	II	III	IV	I														
Pagamenti che il Soggetto proponente prevede di sostenere (in euro)																						100

(\*) Totale della spesa sostenuta a partire dall' 1.1.2007

**Tab. 5.5 - Cronoprogramma (GANNT)**

Titolo intervento	2007				2008				2009				2010				2011				2012				2013				2014							
	I	II	III	IV																																
Intervento																																				
.....																	PD				PE				IL				FL	FU						

Legenda :

Progettazione definitiva (PD)

Inizio lavori (IL)

Fine lavori (FL)

Funzionalità (FU)

.....  
 .....

## 6. Inquadramento amministrativo-urbanistico dell'intervento

### 6.1 Presenza di vincoli

L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo :

- Vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. (D.M. 08/05/64, D.M. 24/02/77)
- Edifici di interesse storico-artistico vincolati ai sensi del D.Lgs.42/2004 s.m.i., parte II, titolo I

### 6.2 Conformità a norme di carattere territoriale /urbanistico

L'operazione ha ricadute su:

	Denominazione sito
Sito di Interesse Comunitario	.....
Zona di Protezione Speciale	.....
Riserva naturale	.....
Altro	<input type="checkbox"/>
Specificare	.....

L'intervento è conforme al Regolamento Urbanistico/Edilizio:

- X** si
- no

### 6.3 Quadro di sintesi degli atti amministrativi/procedure- di competenza di enti terzi- necessari all'avvio dell'intervento

Atto	Soggetto competente	Emanato	Da emanare (data prevista)
Autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del D.Lgs. 42/2004 s.m.i.	Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio		31/12/2011
Autorizzazione ai sensi dell'art.21 comma 4 del D.Lgs.42/2004 s.m.i.	Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio		31/12/2011

## **7. Descrizione degli impatti ambientali dell'intervento**

In considerazione della natura degli interventi proposti, finalizzati ad incentivare la mobilità sostenibile nel comparto, la matrice ambientale prevalentemente interessata è rappresentata dall'ARIA.

Sotto questo aspetto pare importante sottolineare come il P.I.S.U. si colloca in linea con le strategie che la città di Biella ha intrapreso negli anni, con l'obiettivo del rispetto dei limiti posti dalla normativa in termini di concentrazioni di inquinanti con specifico riferimento al materiale particolato ed agli ossidi di azoto, inquinanti tipicamente prodotti da processi di combustione e quindi connessi anche al traffico veicolare.

Gli impatti ambientali attesi sono positivi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e pertanto di complessivo miglioramento della qualità dell'aria ambiente.

L'attesa riduzione del traffico veicolare implica una riduzione del rumore con impatti positivi sotto il profilo della tutela dell'ambiente dall'INQUINAMENTO ACUSTICO.

## 8. Principali risultati attesi

L'azione prevede il miglioramento delle due fermate della ottocentesca funicolare che congiunge Biella Piano con il quartiere storico del Piazzo posto sul colle, attraverso la riqualificazione dello spazio esterno e delle strutture edilizie per ottenere:

- riduzione del degrado percepito nel contesto edificato e in generale in un “paesaggio” urbano fortemente evocativo ed identitario dell'immagine della Città;
- implementazione dell'*appeal* urbano, per generare attrattività, anche dal punto di vista dell'offerta turistica;
- accentuare la percezione del livello di sicurezza da parte degli abitanti del territorio, attraverso il miglioramento delle condizioni di vivibilità dei siti quotidianamente frequentati dai cittadini.

## 9. Indicatori fisici dell'intervento<sup>12</sup>

Indicatori di realizzazione		Indicatori di risultato			
Numero di progetti per il recupero di aree degradate (N°)	Contributi finanziari per progetti di recupero di aree degradate (€)	Investimenti totali realizzati (€)	Posti di lavoro creati nell'ambito degli interventi realizzati (n. ULA*)	Popolazione interessata dagli interventi di riqualificazione urbana (N°)	Superficie riqualificata (mq)
		<b>100.000</b>		<b>90.000</b>	<b>1.000</b>

\*ULA-Unità Lavorativa Anno

Data

Firma legale rappresentante

\_\_\_\_\_

<sup>12</sup> A seguito della presentazione della proposta di PISU, gli indicatori fisici potranno essere aggiornati e/o modificati e/o integrati.



N° 3 Interventi per la mobilità urbana sostenibile

INTERVENTO : 3.03 Valorizzazione e messa in sicurezza delle stazioni di valle e di monte della funicolare terrestre "Biella Piano - Biella Piazza"

ELABORATO : Planimetria generale

Data : GENNAIO 2011

n° 1

