

## INTERVENTO 6 EX INCET SISTEMAZIONE PARCHEGGI E SUOLO PUBBLICO

### 1. QUADRO CONOSCITIVO

#### **Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento**

Nell'area a nord di corso Vigevano, retrostante al confine dell'ambito pertinenziale delle case popolari, esiste un'ampia area, ceduta alla città, ma ancora recintata e diventata una discarica e come tale ricettacolo di disordine urbano e di atti vandalici.

A seguito di un percorso partecipativo con la città di Torino e il tavolo sociale di via Banfo si è giunti a definire il progetto dell'apertura di una strada di servizio che connetta via Banfo e via Cigna, previa demolizione per circa 40 m. del complesso edilizio fronteggiante la stessa via Banfo.

Tale area viene riorganizzata, dotata di un filare di alberi disposti lungo il confine delle residenze popolari, di un profondo marciapiede lungo il fronte dell'edificio industriale e, nella fascia intermedia, di parcheggi realizzati a raso e dotati di una struttura tipo *fast-park* tale da offrire una dotazione di parcheggi adeguata al nuovo flusso di utenza che raggiungerà l'area. Inoltre la sistemazione superficiale si estende anche all'area a parcheggio del fabbricato industriale e commerciale della Facit.

Obiettivo principale è l'organizzazione degli spazi di interconnessione fra le funzioni esistenti in loco (Facit, residenze, etc..) e quelle previste all'interno dell'edificio industriale.

#### **Individuazione e valutazione delle alternative progettuali**

E' stata abbandonata la primitiva proposta di realizzare un parcheggio pluripiano interrato a seguito delle verifiche condotte in merito ai costi gestionali: infatti tale struttura avrebbe richiesto la presenza stabile di personale (almeno per problemi di sorveglianza e di sicurezza) senza garantire un sufficiente ritorno economico.

#### **Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio**

Ente pubblico (comune di Torino).

#### **Modalità di gestione dell'opera**

Ente pubblico (comune di Torino): per il parcheggio il servizio viene erogato a semplice accesso.

#### **Planimetria e cartografia dell'area interessata**

Vd. Allegato

#### **Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera**

Vd. allegato

### 2. FATTIBILITA' TECNICA

#### **Indicazioni tecniche "di base" ed esplorazioni preprogettuali**

La proposta progettuale, per rispondere alla necessità di riqualificare il tessuto urbano del quartiere di Barriera di Milano nella zona di via Cigna con l'antistante edificio industriale, ha rispettato le seguenti indicazioni: sistemazione degli attraversamenti pedonali, sistemazione dei percorsi viari e realizzazione di posti auto.

Sulla porzione di area adiacente a via Cigna gli interventi previsti sono: percorso pedonale in porfido che delimita l'area dell'intervento e sul tratto di via Cigna attiguo all'area, la medesima pavimentazione in porfido per rallentare il flusso veicolare. Verranno realizzati una prima serie di posti auto, opportunamente segnalati ed intervallati da aiuole a prato con la messa a dimora di alberi tipo "Pirus Calleriana".

Sulla parte restante, in corrispondenza della piazza, gli interventi sono pressoché simili: tre filari di alberi che delimitano i percorsi su ruote, messi a dimora in aiuole a prato che separano i

parcheggi. In corrispondenza degli incroci con le vie interne verranno realizzati dissuasori di traffico con marmette autobloccanti per rallentare il flusso veicolare.

L'area adiacente ai fabbricati, anch'essi oggetto d'intervento, sarà pavimentata in pietra di luserna al fine di ottenere uno spazio pubblico e un nuovo nodo aggregativo. In prossimità dell'ex fabbrica INCET verrà installato un Fast-Park di 2300 mq. circa, realizzato con elementi prefabbricati in modo da aumentare il numero di posti auto necessari.

L'intera area oggetto dell'intervento verrà completata con installazione degli impianti di illuminazione e il manto stradale verrà realizzato con una pavimentazione bituminosa.

La superficie totale dell'intero intervento è di 11.150 mq.

Il valore complessivo delle opere, sulla base della descrizione sopraindicata, è riportato nello schema A allegato.

### **Stima parametrica dettagliata del costo di costruzione e di realizzazione**

Vd. Allegato SCHEMA A

### **Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale**

Si tratta di un progetto di un'opera che è parte integrante di un intervento vasto e complesso: occorre quindi garantire coerenza delle proposte e delle soluzioni ipotizzate nonché un attento coordinamento temporale.

L'opera concorre a determinare il quadro qualitativo dell'intero complesso costituito dagli interventi limitrofi.

## **3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA**

### **Compatibilità urbanistica**

Vd. Allegato SCHEMA URB

Data la natura e le caratteristiche dell'opera essa non presenta elementi di incompatibilità con le prescrizioni urbanistiche.

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

Gli interventi sono finalizzati ad inserire spazi di riorganizzazione della sosta e ad inserire quinte alberate lungo le fasce perimetrali; tali interventi determineranno effetti positivi sulla qualità ambientale degli spazi aperti e concorreranno ad eliminare situazioni di disordine sulla viabilità stessa contribuendo ad elevare il livello della qualità urbana. Inoltre l'attuazione dell'intervento concorre a risolvere antichi e consolidati problemi di carattere ambientale e urbanistico derivanti dalla presenza di una porzione di fabbricato industriale abbandonato.

### **Descrizione dettagliata di eventuali impatti paesaggistici dovuti all'opera e misure compensative da prevedersi**

L'inserimento di spazi verdi e quinte alberate costituiscono elemento di innalzamento del livello paesaggistico dell'area in un ambito che per lo stato in cui versa presenta elementi di criticità paesaggistica.

La realizzazione della struttura prefabbricata in elevazione (*fast-park*) determina un impatto che dovrà essere mitigato adottando opportune soluzioni di natura tecnica (ad esempio valorizzando gli aspetti tecnologici della struttura o provvedendo ad una schermatura della stessa)

## **4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA**

### **Definizione del bacino di utenza dell'opera, analisi della domanda potenziale e dei competitori presenti**

L'opera è posta al servizio delle strutture che verranno realizzate nell'ambito Incet (Casa delle Associazioni, scuola circense, Assemblee religiose, Caserma dei Carabinieri, scuola materna asilo nido); il bacino di utenza è quindi determinato dalle funzioni collocate nella struttura.

### **Stima dei potenziali utenti**

L'uso degli stalli della sosta avrà un utilizzo differenziato sia nel corso della giornata sia nei diversi giorni della settimana determinato dal prevalere delle utenze delle diverse funzioni. In particolare l'utenza prevalente nei giorni lavorativi sarà rappresentata dai fruitori dei servizi rivolti all'ambito locale, mentre quella prevalente nei giorni festivi e prefestivi sarà rappresentata dai fruitori dei servizi di rango più ampio (assemblee religiose).

### **Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi**

**Vd. Allegato SCHEMA S3**

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 2.872.700,00.

Il piano finanziario è stato elaborato considerando un orizzonte temporale di venti anni, sulla base delle seguenti assunzioni:

- Contributi pubblici regionali/statali per il 55% del costo dell'intervento;
- 0 unità di personale dipendente;
- manutenzione annuale: €. 114.908,00;
- valore residuo dopo venti anni di €. 2.337.787,01.

Per garantire l'equilibrio finanziario dell'operazione, è stato calcolato, come prescritto dalle linee guida, un contributo pubblico annuo di € 244.743,00 a copertura del deficit.

Il Valore Attuale Netto (VAN) del progetto, sull'arco temporale considerato, è di € 70.809,86, mentre il tasso Interno di Rendimento (TIR) risulta pari a 5,28%.

### **Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria**

Il costo dell'intervento è a carico del bilancio comunale: la copertura finanziaria sarà assicurata mediante ricorso alle eventuali fonti di finanziamento pubblico ed alle disponibilità del bilancio comunale (cofinanziamento).

In caso di ricorso all'indebitamento per la parte non coperta dai citati fondi pubblici, sarebbe opportuno che il tasso di interesse passivo non fosse superiore al valore del TIR (5,28%).

## **5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE**

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

La struttura è supporto alla fruibilità di servizi di carattere sociale e collettivo e, per aspetti marginali, può svolgere tale funzione a favore del sistema residenziale locale. I benefici che ne derivano alla collettività consistono essenzialmente.

- in un miglioramento dell'accessibilità ai servizi e quindi una più efficace fruibilità degli stessi
- nella realizzazione di un'opera che concorre a migliorare la dotazione ambientale e del verde
- in un miglioramento della dotazione di infrastrutture
- nella riduzione di un "costo" rappresentato dal fabbricato industriale in disuso
- nell'elevamento della qualità del sito.

I costi che derivano alla collettività sono:

- impegno locale delle risorse che, limitate rispetto ai fabbisogni, escludono altri interventi in altre aree
- disagio ai residenti durante l'esecuzione dei lavori

## **6. PROCEDURE**

### **Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera**

Sull'opera non gravano vincoli.

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

Non ci sono vincoli.

## **Cronoprogramma delle scadenze temporali**

**Vd. Allegato SCHEMA S1**

### **7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO**

#### **Analisi di sensibilità per il piano finanziario dell'opera**

Trattandosi di una opera pubblica ordinaria, gli elementi di sensibilità sono da ricercare nelle condizioni connesse al finanziamento (cofinanziamento si/no, tempi di erogazione degli eventuali contributi, provvedimenti di carattere generale in ordine alla finanza pubblica) ed ai vincoli di bilancio degli Enti Pubblici coinvolti.

Altri fattori soggetti ad una certa aleatorietà sono i costi di gestione e le spese di manutenzione. Tuttavia i valori previsti sono abbastanza "conservativi", pertanto la probabilità che venga messo a repentaglio l'equilibrio finanziario non è elevata.

#### **Descrizione sintetica dei fattori di rischio**

Gli elementi di rischio dell'opera sono connessi al finanziamento, inoltre sono connessi alla ordinaria evoluzione del progetto (preliminare, definitivo ed esecutivo) e, in fase esecutiva, al manifestarsi di condizioni non prevedibili.