

INTERVENTO 5 AMPLIAMENTO PADIGLIONE V

1. QUADRO CONOSCITIVO

Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento

La struttura esistente denominata "V Padiglione", opera dell'architetto Morandi, è situata in posizione strategica nel parco del Valentino, tra i viali Medaglie d'Oro e Ceppi, nelle immediate vicinanze del palazzo di Torino Esposizioni e del Teatro Nuovo e a pochi minuti da qualsiasi destinazione nel centro storico della Città.

Obiettivo principale è il recupero di una struttura utilizzata non al pieno delle sue potenzialità, favorendone un utilizzo ottimale nell'ambito delle trasformazioni di contesto del parco.

Individuazione e valutazione delle alternative progettuali

La proposta progettuale suddetta, è la terza alternativa alla realizzazione di una struttura interrata nel tratto antistante il castello del Valentino, privo di alberature, con posizione più baricentrica rispetto alle funzioni insediate nel parco e a sostegno della viabilità di corso Marconi. La seconda scelta ricade sulla realizzazione di una struttura interrata situata sotto l'incrocio di corso Vittorio Emanuele e piazza Cairoli.

Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Comune di Torino che trasferisce alla società GTT la realizzazione e la gestione dell'opera.

Modalità di gestione dell'opera

Delega a società specifica per la realizzazione e gestione dell'opera.

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

Il parcheggio è automatizzato, dispone di 327 posti auto, 7 dei quali riservati ai disabili. Questo parcheggio è attualmente gestito dal GTT. Ad un piano interrato il parcheggio è interamente coperto, quindi l'autovettura è protetta e riparata dalle intemperie.

Il parcheggio è dotato di ascensore che consente l'accesso pedonale diretto al Parco del Valentino e al Corso Massimo D'Azeglio.

Il progetto prevede l'inserimento di un piano intermedio che comporta l'aumento della capacità per un totale di 440 posti auto, includendo nel calcolo il numero dei posti auto che si perderanno per la realizzazione della soletta nell'interpiano (circa 20).

La struttura prevista è prefabbricata in cemento armato con prestazioni garantite e certificate per un'elevata resistenza al fuoco e per consentire tempi contenuti per la realizzazione dell'intervento.

Le strutture verticali (circa 20) saranno prefabbricate in cemento armato con una luce di 6/7 metri e la sezione sarà da definirsi con successivi calcoli.

L'elemento piano a sviluppo orizzontale, verrà realizzata con lastre tipo PREDAL o Alveolari a seconda della portanza che i calcoli successivi richiederanno.

Saranno necessari dei saggi sulle fondazioni per evitare che i nuovi plinti interferiscano con gli esistenti.

La rampa eseguita con elementi prefabbricati in cemento armato si attesterà da un lato alla nuova soletta e dall'altro alla strada, realizzando un'uscita, a doppio senso di marcia, indipendente.

La superficie totale dell'intero intervento è di 4700 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

Sarà opportuno procedere alle verifiche strutturali; un'attenzione particolare dovrà essere posta a tutte le nuove parti della struttura visibili esternamente come alla rampa di accesso al nuovo livello intermedio.

3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

Compatibilità urbanistica

Vd. ALLEGATO SCHEMA URB

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

Il padiglione è inserito all'interno del sistema ambientale del parco del Valentino e quindi in un'area a forte valenza ambientale.

L'intervento, ancorché puntuale e riferito ad opere di ristrutturazione all'interno dell'edificio esistente, potrà produrre effetti indotti di carattere ambientale soprattutto in fase di costruzione (produzione di polveri, rumore, aumento di traffico per mezzi d'opera). Tali impatti anche se limitati al periodo di mantenimento del cantiere dovranno essere attenuati mediante tutti gli accorgimenti tecnici e organizzativi di cantiere (bagnatura degli spazi antistanti, uso di mezzi insonorizzati, realizzazione di corsie riservate per i mezzi d'opera).

Nel quadro più ampio della sostenibilità ambientale si sottolinea l'aumento e la qualificazione di spazi di sosta.

Si sottolinea comunque che tale intervento potrà essere sottoposto a Studio di Impatto Ambientale e alle procedure di cui alla LR 40/98

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

Non sono stimabili eventuali impatti paesaggistici in quanto gli interventi sono realizzati all'interno dell'edificio esistente.

Eventuali strutture aggiuntive, rampe di accesso o scale di sicurezza, dovranno essere studiate al fine di garantire la massima sintonia con l'ambiente circostante.

4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

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

La domanda potenziale è molto alta sia in relazione al fabbisogno locale sia al fabbisogno generato dalla utenza del quartiere sia dai fruitori del Parco.

Stima dei potenziali utenti

Oltre al fabbisogno individuato l'opera è stata progettata anche in previsione di un riuso del complesso di Torino esposizioni sia come sede di iniziative di carattere espositivo (Gam) sia di eventuali altre funzioni

Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi

Vd. Allegato SCHEMA S3

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 3.469.900,00.

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

- non sono previsti contributi pubblici regionali/statali;
- 2 unità di personale dipendente adibite alla gestione del parcheggio;
- percentuale di finanziamenti pubblici regionali/statali: 70%;
- manutenzione annuale: €. 138.796,00;
- valore residuo dopo venti anni di €. 1.257.941,33.

I ricavi (pari ad € 1.056.000,00 all'anno) sono stati calcolati sulla base di un introito giornaliero di € 8,00 per ciascuno dei 440 posto auto, considerando un periodo medio di occupazione di 330 giorni all'anno.

Sulla base delle ipotesi utilizzate, il Valore Attuale Netto (VAN) dell'operazione è risultato, sull'arco temporale considerato, pari ad € 5.275.436,00, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è risultato pari al 16,64%.

Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria

Si tratta di un'opera pubblica teoricamente in grado di reggersi senza contributi in quanto la gestione del parcheggio dovrebbe garantire un cospicuo introito.

Qualora il Comune di Torino facesse ricorso all'indebitamento per la realizzazione dell'intervento, il tasso di interesse passivo, dovrebbe essere non superiore al TIR (16,64%). Dato l'attuale scenario macroeconomico, appare assai probabile che il costo del danaro sarebbe circa un quarto del TIR.

5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE

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

Vd. scheda progetto "Convenienza economico-sociale"

6. PROCEDURE

Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera

Non vi sono vincoli sull'opera.

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

Non vi sono vincoli sull'opera.

Cronoprogramma delle scadenze temporali

Vd. Allegato SCHEMA S1

7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO

Analisi di sensibilità per il piano finanziario dell'opera

Le variabili più sensibili riguardano il costo del lavoro ed i ricavi derivanti dalla gestione dei parcheggi. Si tratta infatti di grandezze sulla cui entità sono destinati ad incidere una serie molteplice di fattori esogeni, soprattutto se si considera l'ampio orizzonte temporale di riferimento.

Descrizione sintetica dei fattori di rischio

Nonostante la sensibilità delle variabili su cui si è messo l'accento nel punto precedente, gli indicatori VAN e TIR sono decisamente positivi. Pertanto il rischio complessivo appare relativamente modesto.