

INTERVENTO 6 PARCHEGGIO INTERRATO CAIROLI

1. QUADRO CONOSCITIVO

Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento

Realizzazione di una struttura interrata situata nella zona sottostante l'incrocio tra corso Vittorio Emanuele e via Cairoli, con posizione più periferica rispetto alle funzioni insediate nel parco ma a sostegno della viabilità di corso Vittorio Emanuele. Il nuovo parcheggio risponderebbe alle necessità dei residenti destinando un piano "pertinenziale" del parcheggio interrato mentre i due livelli restanti, mentre con 260 posti auto sarebbero a rotazione per l'utenza che usufruisce dei servizi presenti nel quartiere. Con tale proposta si risponde alle esigenze della zona con una proposta alternativa alla struttura interrata pensata in prossimità del Castello del Valentino.

Individuazione e valutazione delle alternative progettuali

E' stata presa in considerazione l'ipotesi di costruire un parcheggio pluripiano interrato dinnanzi alla sede di Torino esposizioni anche legato ad un'eventuale trasferimento della Gam in questi edifici o di un loro utilizzo per la realizzazione di mostre, eventi culturali artistici di carattere nazionale. L'ipotesi si è rivelata in contrasto con il regolamento del verde della città di Torino.

Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Regia pubblica (comune di Torino)

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

La struttura prevista, di tre piani interrati, 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.

Gli elementi a sviluppo verticale saranno prefabbricati in cemento armato con una luce di 6/7 metri e la sezione sarà da definirsi con successivi calcoli.

Gli elementi piani a sviluppo orizzontale, alla diverse quote, verranno realizzate con lastre tipo PREDAL o Alveolari a seconda della portanza che i calcoli successivi richiederanno; mentre la pavimentazione sarà eseguita in cls ordinario dello spessore adeguato.

Per ogni livello sono previsti 130 posti auto. La superficie totale dell'intero intervento è di 3500 mq per piano.

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

Il Parco del Valentino è considerato parco monumentale e quindi soggetto a particolari tutele da parte della Soprintendenza, pertanto un'attenzione particolare dovrà essere dedicata a tutte le parti emergenti della struttura (rampe d'accesso, camini di areazione, etc.) al fine di limitare

l'impatto ambientale e paesaggistico. L'esecuzione dell'opera dovrà essere realizzata in costante collegamento con la Soprintendenza.

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 nuovo spazio a parcheggio interrato è inserito all'interno del sistema del parco del Valentino e quindi in un'area a forte valenza ambientale e si colloca in una delle principali "porte" al parco.

Il progetto prevede la realizzazione di una struttura interrata a tre livelli sottostanti la viabilità esistente. Le principali problematiche ambientali riguardano le componenti suolo e sottosuolo, regime idraulico, oscillazione della falda oltreché quelle connesse agli aspetti vegetazionali.

Particolare attenzione dovrà inoltre essere posta al sistema di aerazione, soprattutto di carattere meccanico che potrebbero determinare effetti negativi sulla qualità dell'aria.

Inoltre saranno prodotti effetti indotti di carattere ambientale 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

In un ambito di tutela ambientale quale quello del Parco del Valentino dovranno essere attentamente studiate le strutture emergenti, anche quelle legate alle sicurezza (rampe di accesso, scale di uscita e di sicurezza, posizionamento di eventuali camini di aerazione).

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 del parco del Valentino sia a quello generato dalla zona residenziale del quartiere. L'area è infatti densamente edificata e carente di spazi per la sosta. E' prevedibile un incremento del fabbisogno determinato da un'utenza non solo locale legata alla riqualificazione del parco del Valentino.

Stima dei potenziali utenti

L'intervento si rivolge ad una utenza cittadina e soprattutto di provenienza extraurbana che raggiungerà la zona per usufruire delle attività nel Parco del Valentino.

Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi

Vd. Allegato SCHEMA S3

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 5.522.775,00.

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

- contributo pubblico statale/regionale per il 70% del costo dell'intervento;
- 2 unità di personale dipendente adibite alla gestione del parcheggio;
- manutenzione annuale: €. 220.911,00;

- valore residuo dopo venti anni di €. 2.929.995,40;

Le entrate del progetto hanno una doppia natura:

- canone di locazione dei parcheggi (€ 560.000,00 all'anno);
- proventi delle vendite da effettuarsi in due anni (€ 1.625.000 all'anno).

Sulla base delle ipotesi considerate, il Valore Attuale Netto (VAN) del progetto è risultato pari a € 3.978.366,64, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è stato valutato nell'11,63%.

Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria

Si prevede che per la realizzazione della struttura interrata di 3.500 mq per piano una spesa di €. 3.675.000,00. La valutazione è attendibile in quanto la vendita del *minimo numero* dei posti auto ai residenti permetterebbe il totale recupero dei costi di realizzazione in meno di 4 anni:

Costi:

costo dell'opera a base d'asta €. 3.675.000,00

costo totale €. 5.522.775,00

Ricavi

n. 130 posti x €. 25.000,00 (valore di mercato) = €. 3.250.000,00 entro 2 anni;

n. 130 posti auto x 2 piani = 260 posti a rotazione

n. 260 posti a rotazione x €. 8,00 giornaliero x 270 gg. = €. 561.600,00 annui.

In caso di ricorso all'indebitamento, per la parte non coperta da contributi statali/regionali, sarebbe opportuno che il tasso passivo non fosse superiore al valore del TIR (11,63%).

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

Parere di conformità della Soprintendenza, Studio di Impatto Ambientale e alle procedure di cui alla LR 40/98.

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

Il progetto dovrà essere preceduto da indagini specifiche sul versante della compatibilità paesaggistica e idrogeologica.

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 assunzioni utilizzate sono soggette ad una certa aleatorietà, legata sia alla possibilità effettiva di vendere tutti i box previsti entro due anni e all'andamento della domanda di locazione, a breve, di spazi di sosta.

Descrizione sintetica dei fattori di rischio

Il principale fattore di rischio è legato allo scostamento, rispetto alle previsioni utilizzate, dei valori effettivi relativi alla parte da vendere e a quella da locare. I rischi sono insiti nella variabilità della domanda di parcheggio a rotazione, la cui variabilità è fortemente condizionata dalle politiche di controllo della sosta che si svilupperanno nell'intorno.

Il rischio ricadente sull'equilibrio finanziario è tuttavia limitato in quanto VAN e TIR sono decisamente elevati. In particolare l'attuale costo del denaro per una provvista a lungo termine è inferiore alla metà del TIR del progetto.
Occorre infine tenere in considerazione i rischi connessi ai vincoli di bilancio degli Enti Pubblici coinvolti.