

INTERVENTO 3 SPAZI INTERCONNESSI TRA SPINA CENTRALE E DOCKS-DORA

1. QUADRO CONOSCITIVO

Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento

Il completamento degli impianti infrastrutturali lungo la spina centrale, nel tratto compreso tra p.za Baldissera e via Breglio, rivelerà spazi residuali sinora inutilizzati in quanto di pertinenza della rete ferroviaria. Tale spazio è da leggere in relazione con il progetto di iniziativa privata che coinvolge l'ambito dei Docks Dora e che vede l'apertura del muro di confine offrendo la possibilità di mettere in relazione tra loro tali spazi, potenziandone e diversificandone le funzioni. Inoltre la sistemazione superficiale della spina centrale diverrà ulteriore elemento di cucitura tra ambiti urbani finora separati dalla trincea ferroviaria.

Tali spazi, insieme all'area dei Docks Dora, rappresentano una polarità positiva e una probabile tappa di un percorso ipotetico che partendo dalla borgata Tesso, si svolge tra le vie del borgo Vittoria, attraversa i Docks Dora fino a raggiungere l'ex Incet.

Obiettivo principale è il ridisegno di questi luoghi "non luoghi", di spazi inediti per riproporne una lettura attraverso le testimonianze materiali della sua memoria storica che si articola poi con la evoluzione dei grandi complessi produttivi sorti successivamente e che ora, mutata la propria vocazione, si aprono al quartiere.

Individuazione e valutazione delle alternative progettuali

Non sono state prese in considerazione alternative progettuali: infatti l'obiettivo di ricucire quartieri storicamente separati richiede la definizione di nuovi legami attraverso la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili. La soluzione che viene proposta per tali connessioni pedonali e ciclabili tiene conto delle interferenze ed indica l'unica soluzione possibile per annullare o minimizzare i rischi conseguenti.

Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Ente pubblico (comune di Torino)

Modalità di gestione dell'opera

Si tratta di opera pubblica che verrà gestita dall'ente pubblico (comune di Torino).

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 progetto consiste:

- nella realizzazione di una passerella ciclo-pedonale aerea per il collegamento tra borgo Vittoria e l'ambito dei Docks Dora: si tratta di una infrastruttura "leggera" che dovrà essere formalmente coerente e funzionalmente integrata con le soluzioni che verranno adottate per il Viale della Spina Centrale.
- nella riqualificazione del suolo pubblico, un intervento che insiste su una superficie di 21.900 mq.

Le opere da realizzare sono le seguenti:

- lungo i tratti stradali che fiancheggiano i Docks Dora l'esecuzione di dissuasori di traffico con marmette autobloccanti per rallentare il flusso veicolare;

- realizzazione di banchine per agevolare la sosta e il passaggio dei pedoni ed in particolare. Il ripristino dei marciapiedi e dei manti stradali, dove necessario, verrà eseguito con una pavimentazione bituminosa;
- in tutta l'area verrà integrata l'illuminazione per il tratto sia pedonale, sia veicolare in modo da garantire una maggiore sicurezza generale;
- verranno curate le aiuole, da realizzare a prato con la messa a dimora di alberi tipo "Pirus Calleriana",
- lungo i percorsi ciclo-pedonali sarà possibile inserire l'arredo urbano, panchine e cestini, sulla base delle tipologie proposte dal comune. E se necessario per tutelare gli alberi, lungo i percorsi. Essi verranno protetti con l'ausilio delle griglie a pavimento.
- gli interventi previsti riguardano la sistemazione superficiale degli spazi "scoperti", la *sistemazione* delle intersezioni pedonali a raso oltrechè l'inserimento di una struttura che definisca un nuovo fronte urbano, un'*architettura a volume zero*, che unifichi i fronti opposti del viale e che li completi segnandone simbolicamente il paesaggio (*land mark*);

I valori complessivi delle opere, sulla base della descrizione sopraindicata e alle diverse fasi dei esecuzione lavori, sono riportati nei rispettivi schemi A allegati.

Stima parametrica dettagliata del costo di costruzione e di realizzazione

Vd. Allegato SCHEMA A

Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

L'intervento deve essere formalmente coerente con le soluzioni di valore architettonico ed ambientale che verranno adottate per il Viale della Spina Centrale, rispetto al quale la passerella si propone come struttura di servizio: coerenze di materiali, di colori, di forme e di soluzioni specifiche nei punti in cui le due opere verranno a contatto (sistemazioni a raso, pavimentazioni, etc..).

3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

Compatibilità urbanistica

Vd. Allegato URB

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

La costruzione della passerella è finalizzata a garantire un attraversamento protetto del Viale della Spina Centrale (che includerà l'attuale sedime di corso Venezia) e garantire una maggiore e migliore connessione tra ambiti che saranno separati da una barriera insuperabile (strada a grande scorrimento di traffico). Gli effetti della realizzazione dell'opera si traducono in un miglioramento delle condizioni di sicurezza dei pedoni e, conseguentemente, in una maggiore fruibilità degli spazi verdi resi che sorgeranno su un lato del Viale.

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

L'impatto paesaggistico è determinato dalla realizzazione di una struttura in elevazione sulla viabilità; tale impatto può essere attenuato mediante scelte tipologiche che privilegino strutture leggere e che si caratterizzino come segno distintivo sul paesaggio urbano.

4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

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

L'opera collega due quartieri tra loro nettamente distinti e separati e mette in comune le rispettive risorse locali: un vero "ponte" che verrà a collegare Borgo Vittoria e Barriera di Milano e che metterà in connessione le aree interessate dal presente Programma sulle quali si

realizzano strutture di interesse pubblico, sede di iniziative di carattere culturale e per il tempo libero.

Stima dei potenziali utenti

Gli utenti previsti sono, in primo luogo, i residenti nelle circoscrizioni 5 e 6. Un'ulteriore fascia di utenti può essere individuata tra coloro che provenendo dalle altre circoscrizioni usufruiranno dei nuovi spazi riqualificati e delle nuove funzioni insediate nei Docks Dora. Già fin d'ora una quota consistente degli utenti provengono da un'area urbana più estesa.

Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi

Vd. Allegato SCHEMA S3

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 7.113.538,00.

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

- contributo pubblico, di provenienza regionale o nazionale, per il 65% del costo dell'intervento;
- 0 unità di personale dipendente;
- manutenzione annuale: €. 284.541,52;
- valore residuo dopo venti anni di €. 5.788.956,98.

Trattandosi di un'opera di sistemazione pedonale-viabile, non è possibile individuare entrate dirette. Pertanto nell'elaborazione del piano finanziario, si è supposto un contributo di parte pubblica (Comune) pari ad € 561.000,00 all'anno che consente l'equilibrio economico-finanziario dell'intervento. Il valore attuale dell'operazione, nell'arco temporale di riferimento, è di € 60.730,00, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è risultato pari a 5,09%.

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 pubbliche ed alle disponibilità del bilancio comunale (cofinanziamento). In particolare, in caso di ricorso all'indebitamento, sarebbe opportuno che costo del capitale non fosse superiore al valore stimato del TIR.

5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE

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

Gli interventi di realizzazione delle connessioni pedonali e ciclabili tra il Borgo Vittoria e l'area dei Docks Dora e la riqualificazione dello spazio pubblico verso questi ultimi producono i seguenti benefici non monetizzabili per la collettività:

- è resa più facile la mobilità pedonale per tutti gli utenti (anziani, donne e bambini, portatori di handicap, etc.): i percorsi protetti rispetto al traffico delle auto, senza limiti derivanti dalla presenza di barriere architettoniche, facilmente individuabili ed opportunamente attrezzati ed illuminati determinano aree e spazi in cui l'utente – pedone non incontra ostacoli o difficoltà,
- danno una maggiore sensazione di sicurezza non solo legata alle forme dello spostamento (la sicurezza della mobilità pedonale che non presenta punti di conflitto con altri tipi di mobilità) ma una sicurezza legata alla percezione dell'intorno visto come ambiente amico, non aggressivo,
- costituiscono un elemento che aumenta la gradevolezza del luogo (piazza, parco, percorso, etc.) ne potenzia la fruibilità e concorrono a rendere più concrete le forme di utilizzo della città e delle sue funzioni,
- facilitano la vita di relazione offrendo un ambiente nel quale si può sostare, chiacchierare, giocare, consumare il tempo,
- concorrono a valorizzare il patrimonio edilizio a contorno degli spazi sistemati, generando un incremento del valore degli immobili,

- concorrono alla valorizzazione delle attività economiche attive nell'intorno offrendo migliori condizioni di accesso, un ambiente di qualità più elevata e maggiori spazi direttamente fruibili dagli utenti,
- determinano un incremento dei valori immateriali legati alla immagine ed alla percezione dei luoghi urbani (i nuovi luoghi urbani di Barriera di Milano)
- concorrono ad un miglioramento della percezione da parte del cittadino dell'immagine della amministrazione pubblica e della sua attività.

Gli stessi interventi generano costi non monetizzabili, per la collettività che possono essere così rappresentati:

- impegno locale di risorse pubbliche che, per effetto della loro relativa limitatezza, vengono sottratte ad altri interventi
- producono disagi ai residenti ed alle attività durante le fasi della loro realizzazione.

6. PROCEDURE

Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera

Sull'opera non gravano particolari vincoli: essa sarà attuata in contemporanea con le fasi conclusive della realizzazione del Viale o in una fase immediatamente seguente. Occorre pertanto garantire uno stretto collegamento con tutti i progetti che si svilupperanno in tale area (passante ferroviario, eventuali sistemi di infrastrutture sottosuolo, Viale della Spina, etc..) per garantire le necessarie coerenze tecniche e funzionali.

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

Le difficoltà segnalate al punto precedente possono essere superate soltanto con la costituzione di un centro di regia e di coordinamento dei vari progetti relativi all'area in esame. L'ente deputato all'avvio ed alla animazione del centro di regia è l'ente pubblico.

Cronoprogramma delle scadenze temporali

Vd. Allegato SCHEMA S1

7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO

Analisi di sensibilità

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

Inoltre l'intero progetto di interrimento della rete del ferro è oggetto di accordo con la RFI, analogamente le aree destinate alla realizzazione degli spazi verdi saranno dimesse alla Città a seguito di atto convenzionale.

Descrizione sintetica dei fattori di rischio

Elemento di rischio generale è costituito dalla conclusione degli accordi tra la Città di Torino e le Ferrovie dello stato.

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

Occorre inoltre considerare gli eventuali rischi connessi ai vincoli di bilancio degli Enti Pubblici coinvolti.

.