

INTERVENTO 4 RIQUALIFICAZIONE SPAZI URBANI FASE 1

1. QUADRO CONOSCITIVO

Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento

La Falchera è un quartiere cresciuto troppo in fretta sotto la spinta dei flussi migratori del primo dopoguerra e con il passare del tempo sono emerse situazioni di degrado ambientale, di scarsa dinamicità del tessuto economico e di disagio socio-culturale. Tali aspetti hanno inciso fortemente sull'immagine del quartiere ed hanno con il tempo determinato una separazione dal resto della città. Per questo motivo è necessario operare ricucendo il tessuto urbano attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti urbani e ripristinando quelli esistenti.

Le arterie principali interne al quartiere – via degli Ulivi, via degli Abeti, via delle Querce - e l'asse di ingresso al quartiere: strada Cuornè sono oggetto d'intervento di riqualificazione del suolo pubblico che accompagna il recupero degli edifici, che affacciano su queste vie, con interventi di manutenzione e di ristrutturazione.

Gli interventi sulla viabilità interna al quartiere, in quanto le vie risultano oggi sovradimensionate rispetto al traffico locale e prive di una adeguata organizzazione funzionale (marciapiedi, piste ciclo-pedonali, fermata del mezzo pubblico,...) ricadranno in un *Programma Complementare*.

Entrambi gli interventi rientrano però all'interno di un progetto unitario che si propone di garantire uniformità al tessuto urbano.

La nuova immagine di Falchera si può creare:

- operando il recupero del patrimonio edilizio e la valorizzazione degli aspetti naturalistici offerti dal Parco, al fine di pubblicizzare ed incentivare l'attrazione del territorio per il resto della città;
- potenziando i servizi offerti al pubblico, diversificando le attività imprenditoriali, rafforzando le attività economiche esistenti ed aumentando gli spazi di aggregazione sociale con la partecipazione dei giovani al rilancio culturale di Falchera.

Per far sì che questi obiettivi vengano raggiunti è necessario superare l'isolamento territoriale con progetti infrastrutturali, interni ed esterni al quartiere, che permettano di potenziare e gestire il flusso tranviario, veicolare e pedonale con le seguenti soluzioni: arredo urbano, verde, ampliamento o riduzione delle sezioni stradali.

Individuazione e valutazione delle alternative progettuali

Non sono state considerate alternative progettuali.

Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio

Comune di Torino.

Modalità di gestione dell'opera

Comune di Torino: si tratta di interventi di sistemazione della viabilità.

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

Strada Cuornè: è l'accesso al quartiere oggi sottodimensionato oltreché privo di riconoscibilità. E' dunque fondamentale individuare una porta di accesso al quartiere di adeguata visibilità segnata da una rotonda e da un viale alberato.

Lungo i tratti stradali si prevede l'esecuzione di dissuasori di traffico con marmette autobloccanti per rallentare il flusso veicolare.

Ampliamento delle banchine su tutta la lunghezza per agevolare la sosta e il passaggio dei pedoni ed in particolare, su via delle Querce, all'altezza della Biblioteca Ambrosini, l'attraversamento pedonale verrà ampliato e lievemente rialzato per rallentare il flusso veicolare.

Il ripristino dei marciapiedi e dei manti stradali, dove necessario, verrà eseguito con una pavimentazione bituminosa.

La superficie totale dell'intervento è di 10.500 mq.

Il completamento dell'intervento sarà oggetto della fase complementare al Programma.

Stima parametrica dettagliata del costo di costruzione e di realizzazione

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

Vd. Allegato SCHEMA A

Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale

La rotonda su strada Cuornè incide per una parte su area destinata a "parco urbano e fluviale" per cui sarà necessaria la predisposizione di una specifica variante.

L'intervento si caratterizza come un intervento diffuso: è necessario che in fase progettuale si ponga attenzione al rapporto tra le soluzioni previste e l'esistente onde evitare l'interruzione totale di alcune arterie e il conseguente isolamento del quartiere dal resto della città.

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

Gli interventi sono finalizzati ad inserire spazi di riorganizzazione della sosta e ad inserire quinte alberate lungo la viabilità principale; tali interventi determineranno effetti positivi sulla qualità ambientale degli spazi aperti concorreranno ad eliminare situazioni di disordine sulla viabilità stessa determinando un innalzamento del livello della qualità urbana.

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

L'inserimento di spazi verdi e quinte alberate contribuiscono ad innalzare il livello paesaggistico dell'area in un ambito che per scarsa manutenzione e qualità del costruito presenta forti elementi di criticità paesaggistica.

4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

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

Le rilevazioni effettuate dalla città di Torino nell'anno 2000 in preparazione al Piano Urbano del Traffico approvato a giugno del 2002 dal Consiglio Comunale, avevano evidenziato un traffico giornaliero in entrata e in uscita di strada Cuornè pari a circa 19.000 veicoli. E' legittimo pensare che negli anni successivi il carico di traffico sia aumentato anche se non sono disponibili dati relativi a ulteriori rilevazioni.

Sulla base di tali considerazioni e visto il carattere anonimo e poco percepibile dell'accesso al quartiere Falchera, il progetto ha individuato lungo strada Cuorgè, nel punto di innesto con il viale Falchera una rotatoria.

Gli utenti sono rappresentati dai veicoli in entrata e in uscita, da Torino e per Torino.

Tale intervento risponde anche a esigenze di carattere ambientale (riduzione della durata di sosta dei veicoli), di sicurezza (riduzione della velocità nel punto di accesso e di uscita al quartiere) e identitario (percezione visiva e fisica dell'ingresso al quartiere).

Stima dei potenziali utenti

Valgono le considerazioni del punto precedente.

Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi

VD. Allegato SCHEMA S3

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 2.275.500,00.

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

- contributi pubblici, regionali/statali, per il 30% del costo dell'intervento;
- 0 unità di personale dipendente;
- manutenzione annuale: €. 91.020,00;
- valore residuo dopo venti anni di €. 1.851.789,03.

Trattandosi di un'opera pubblica, è stato previsto, coerentemente con le prescrizioni delle linee guida, un ulteriore contributo pubblico a copertura del deficit quantificabile in € 259.350,00 all'anno.

Sulla base delle ipotesi utilizzate, il Valore Attuale Netto (VAN) dell'intervento è risultato pari a € 112.915,00, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è stato valutato nel 5,34%.

Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria

La copertura finanziaria è tutta di derivazione pubblica, parte sostenuta attraverso fondi pubblici, parte a carico diretto del Comune di Torino.

In caso di ricorso all'indebitamento per la parte non coperta da contributo pubblico, sarebbe opportuno che il tasso passivo non fosse superiore al TIR (5,34%).

5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE

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

Vd. Allegato SCHEMA S4 e scheda progetto "Convenienza economico-sociale"

I benefici per la collettività derivanti dall'esecuzione dell'opera sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- recupero di spazi pubblici per una migliore percorribilità sia pedonale sia veicolare
- miglioramento della qualità urbana nell'area
- valorizzazione dell'area
- migliore accessibilità ai servizi interni al quartiere
- apertura del quartiere all'esterno

I costi per la collettività sono così sintetizzabili:

- disagi durante i lavori di realizzazione dell'intervento
- trasferimento, provvisorio, di posti di parcheggio auto

6. PROCEDURE

Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera

La realizzazione della rotonda sulla strada Cuorgnè interessa un'area che trova dagli strumenti urbanistici una diversa destinazione: per tale intervento occorre una variante urbanistica.

Inoltre, in generale, sull'intera opera gravano vincoli di natura ordinaria (servitù, presenza di reti di distribuzione energia, etc...)

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

La grande varietà delle situazioni sulle quali si interviene richiede un continuo rapporto con le proprietà al perimetro fin dalla fase della elaborazione dei progetti.

Cronoprogramma delle scadenze temporali

VD. Allegato SCHEMA S1

7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO

Analisi di sensibilità per il piano finanziario dell'opera

Si tratta di interventi ordinari di sistemazione della viabilità che sono da considerare come interventi di carattere routinario per il Comune. Le sensibilità per il piano finanziario si registrano soltanto per gli aspetti connessi alla possibilità di accedere all'ottenimento di mutui (assistito o meno dal contributo pubblico) ed al tasso di interesse col quale viene remunerato il prestito.

Descrizione sintetica dei fattori di rischio

Fattori di rischio economico sono legati alle considerazioni precedenti.

Per quanto riguarda l'eseguibilità dell'opera si ribadisce che si tratta di interventi di natura ordinaria con una marginale presenza di fattori di rischio: ad esempio la presenza di sottoservizi tali da incidere sullo sviluppo del progetto o dell'esecuzione. Quest'ultima è una situazione di fatto irrealizzabile.