

## INTERVENTO 2 COMPLETAMENTO SPINA REALE

### 1. QUADRO CONOSCITIVO

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

Obiettivo principale dell'intervento è la tutela e la valorizzazione degli spazi urbani, riducendo il traffico veicolare, oltre che di ricucitura tra i due insediamenti urbani (Borgata Tesso e Borgo Vittoria) attualmente separati dalla barriera fisica di via Stradella.

Visto il carattere peculiare delle aree, confinanti con la Spina Reale caratterizzate da bassi fabbricati popolari di fine ottocento si propone l'attivazione di un progetto unitario di sistemazione del suolo pubblico dei diversi borghi. Per uniformare l'aspetto dell'area è necessario intervenire sulla Spina completando il tratto mancante.

Il completamento della Spina comporta una perdita parziale di posti auto essendo tutta l'area, adiacente al "fuso", adibita prevalentemente a parcheggio.

La trasformazione della Spina a vantaggio della mobilità e della sosta pedonale apre un nuovo fronte urbano: gli oggetti edilizi che costituivano il retro degli insediamenti prospicienti via Giachino diventano il nuovo prospetto verso gli spazi pubblici ricavati e verso Borgata Vittoria. Sarà quindi necessario prevedere un adeguato percorso normativo e di indirizzi alla progettazione per favorire la trasformazione, a cura dei privati, di tale fronte al fine di ricavare un ambiente architettonicamente unitario, di buona qualità e gradevole.

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

La prima ipotesi presa in considerazione prevedeva una pedonalizzazione solo parziale della Spina reale anche al fine di conservare, per quanto possibile, le aree a parcheggio. Tuttavia tale ipotesi è risultava parzialmente contraddittoria con l'obiettivo di ricucire i due ambiti urbani (b.ta Tesso e b.go Vittoria).

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

Ente pubblico (comune di Torino)

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

Si tratta di un intervento pubblico per la realizzazione di infrastrutture: la gestione dell'opera una volta conclusa sarà a carico dell'ente locale

#### **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**

L'intervento proposto, per rispondere alla necessità di ricucire il tessuto urbano definito dal tratto di Spina Reale è articolato in diverse realizzazioni: completamento della copertura della Spina Reale con un viale alberato rialzato in linea con il tratto esistente a partire da Largo Giachino.

L'intervento prevede la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali su una passerella la cui pavimentazione è eseguita in porfido e il parapetto con una ringhiera intervallata con vasi in muratura contenenti alberi tipo "Pirus Calleriana". Il nuovo percorso verrà attrezzato con l'arredo urbano, panchine e cestini, sulla base delle tipologie proposte dal comune. Parte dell'area della coperta, sul lato del nuovo fronte edilizio, conseguente alle trasformazioni del "fuso", verrà usato per svolgere diverse funzioni: percorso di servizio veicolare; punti di snodo e collegamento con via Giachino per attività espositive legate alle attività commerciali-artigianali dislocate lungo la via stessa; attività ricreative connesse alla scuola materna

Candido Viberti. Sul lato della passerella, adiacente a via Stradella, verrà attrezzato per il posteggio delle auto opportunamente segnalato ed intervallato da aiuole a prato con alberi tipo "Pirus Calleriana", inoltre verrà potenziata l'illuminazione, lungo tutto il tratto della Spina, per garantire una maggiore sicurezza.

La superficie totale dell'intero intervento è di 17.000 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**

A completamento dell'intervento proposto sulla Spina Reale per ottenere uno spazio lineare ed uniforme occorre, come viene indicato nella scheda del PRG "ambito via Giachino", riqualificare la cortina edilizia con la realizzazione di corpi di fabbrica trasversali attestati sul bordo della Spina Reale al posto dei bassi fabbricati presenti nei cortili. I nuovi spazi, così come indicato nella prescrizione, devono essere attrezzati a giardino e delimitati verso lo spazio pubblico, da cancellate in ferro.

Un'attenzione particolare dovrà essere posta al raccordo delle due spine che determina uno spazio, oggi non strutturato, denominato piazza Baldissera: si tratta di un ambito urbano che sarà fortemente condizionato dalle soluzioni adottate per il Viale della Spina centrale e dalle decisioni in ordine al collegamento della tratta Torino Ceres con la Stazione Dora. Si tratta di un vuoto urbano che dovrà trovare, al più presto, un assetto sia pure di carattere generale.

Sono interessanti, per uno studio approfondito dell'area, alcune cartografie storiche dei primi anni del 1900, che rappresentano la maglia viaria dei borghi allora emergenti e che riportano le tracce, oggi ancora visibili, dei percorsi che superavano il dislivello dovuto al corso del fiume.

Si tratta di uno spazio che caratterizzerà in modo molto marcato il Viale e che rappresenterà un nuovo luogo urbano: stabiliti gli elementi di contorno da parte degli enti interessati, si potrebbe ricorrere ad un concorso di idee per "disegnare" questa parte della città.

Piazza Baldissera rappresenta, inoltre, uno dei nodi fondamentali del sistema del trasporto pubblico su rotaia per l'intera area metropolitana: infatti nel tratto che interessa la Stazione Dora e piazza Baldissera da una parte e la Stazione Rebaudengo e la relativa Piazza dall'altra, si innervano le connessioni con il sistema della rete ferroviaria ordinaria verso la città di Milano (sistema che verrà interrato per la realizzazione in superficie del Viale della Spina centrale) con il sistema dell'Alta Capacità o Alta Velocità (previsto su Stazione Rebaudengo) e con il sistema locale della ferrovia metropolitana (verso Caselle, Ceres, etc..). I progetti in corso di elaborazione da parte degli enti interessati fanno convergere sulla Stazione Rebaudengo le nuove reti, tuttavia in questi mesi è stata segnalata all'attenzione dei decisori pubblici una proposta di carattere tecnico che consentirebbe di far viaggiare lo stesso mezzo sulle reti ferroviarie e sulle reti urbane dei tram: il treno/tram.

Naturalmente l'eventuale decisione favorevole all'utilizzo della tecnologia del treno/tram potrebbe modificare sostanzialmente le soluzioni oggi previste per il complesso Stazione Dora e Piazza Baldissera, ad esempio consentendo il ritorno in superficie della linea per Ceres.

## **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 a riorganizzare le aree della mobilità pedonale ed a inserire spazi di riorganizzazione della sosta e quinte alberate lungo la viabilità principale; tali interventi determineranno effetti positivi sulla qualità ambientale degli spazi aperti contribuiranno ad eliminare situazioni di disordine sulla viabilità stessa concorrendo ad elevare il livello della qualità urbana

Eventuali disagi saranno prodotti durante il corso dei lavori: aumento del traffico, soprattutto pesante, rumori, blocco parziale della viabilità. Si tratta di impatti negativi che dovranno essere mitigati con particolari provvedimenti direttamente connessi all'organizzazione del cantiere.

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

L'attuale situazione di infrastrutturazione tendenzialmente debole viene migliorata con gli interventi previsti. L'inserimento di spazi verdi e quinte alberate costituisce elemento di innalzamento del livello paesaggistico dell'area in un ambito che per scarsa manutenzione e qualità del costruito presenta elementi di criticità paesaggistica.

## **4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA**

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

L'opera si propone di completare il progetto parzialmente realizzato dalla città con la copertura della trincea ferroviaria della Torino-Ceres fino via Cambiano, mentre la sistemazione superficiale si interrompe a largo Giachino. L'intervento del PISL prevede il completamento della copertura delle trincee ferroviarie fino a piazza Baldissera e la sistemazione superficiale da largo Giachino a p.za Baldissera. Tale sistemazione permette l'integrazione tra i due ambiti urbani ai lati di via Stradella, nonché l'apertura del fronte urbano sul lato ovest attualmente rappresentato da un muro cieco, preservandone i collegamenti pedonali.

Si rivolge in primo luogo agli abitanti di Borgo Vittoria e di Borgata Tesso, in secondo luogo ai residenti delle circoscrizioni 5-6-7.

### **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 €. 6.912.758,00.

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

- contributi pubblici regionali/statali per il 100% del costo dell'intervento;
- 0 unità di personale dipendente;
- manutenzione annuale: €. 276.510,32;
- valore residuo dopo venti anni di €. 5.625.563,35.

Trattandosi di un'opera di sistemazione viabile, non è possibile individuare entrate dirette. Pertanto nell'elaborazione del piano finanziario, si è supposto un contributo di parte pubblica (Comune) pari ad € 199.580,00 all'anno che consente l'equilibrio economico-finanziario dell'intervento. Il valore attuale dell'operazione, nell'arco temporale di riferimento, è di € 178.401.05, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è risultato pari a 5,49%.

Va poi tenuto presente che questo genere di interventi produce ricadute positive (esternalità positive) nei confronti della collettività. Benefici che, seppure non hanno trovato una quantificazione, sono comunque innegabili e vanno tenuti in debita considerazione da parte degli Enti Pubblici.

### **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 previste nei contributi pubblici ed alle disponibilità del bilancio comunale (cofinanziamento).

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

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

Gli interventi di riqualificazione della cosiddetta Spina Reale 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, 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, 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 (il Fuso di Borgata Tesso)
- riducono la pressione del traffico veicolare e concorrono alla riduzione dell'inquinamento atmosferico
- 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
- riducono gli spazi per la mobilità veicolare e le aree della sosta degli autoveicoli
- 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 vincoli particolari: tuttavia sulle aree prospettano edifici riconosciuti di interesse documentario o storico dal vigente PRGC. E' quindi necessario che in sede di elaborazione dei progetti siano adottate le cautele necessarie.

Trattandosi di un intervento a diretta connessione con un'area edificata, interessata da trasformazioni edilizie, è opportuno che l'elaborazione del progetto avvenga con un coinvolgimento degli interessati.

L'attuazione dell'intervento è condizionata dalle soluzioni che saranno adottate in ordine alla linea su ferro Torino Ceres.

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

Sull'opera non gravano vincoli.

**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).

Un secondo elemento è legato alle decisioni in ordine all'assetto dei trasporti pubblici su rotaia, per le parti che possono interessare direttamente l'ambito in esame, diverse da quelle assunte per la definizione della presente proposta (linea in trincea).

### **Analisi di rischio**

Gli elementi di rischio dell'opera sono connessi al finanziamento ed alla ordinaria evoluzione del progetto (preliminare, definitivo ed esecutivo), nonché ai vincoli di bilancio degli Enti Pubblici coinvolti.

Può costituire elemento di rischio un progetto di mobilità su ferro che nel tratto interessato preveda la risalita in superficie del mezzo di trasporto pubblico.